


Dei
Sub Numine
Viget

HISTOIRE FINANCIÈRE

DES CHEMINS DE FER

FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

HISTOIRE FINANCIÈRE

DES

CHEMINS DE FER

FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

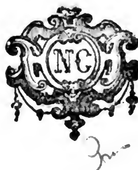
DONT LES ACTIONS

SE NÉGOCIENT A LA BOURSE DE PARIS

DEPUIS L'ORIGINE DES CHEMINS DE FER JUSQU'AU 1er DÉCEMBRE 1859

PAR C. WOLTERS.

PREMIÈRE ANNÉE



PARIS

IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE CENTRALES DES CHEMINS DE FER

DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ,

Rue Bergère, 20, près du boulevard Montmartre.

1860.

HISTOIRE FINANCIÈRE

DES CHEMINS DE FER

FRANÇAIS ET ÉTRANGERS.

Quoiqu'on ait fait jusqu'à ce jour de nombreuses publications sur les chemins de fer et toutes les questions qui s'y rattachent, nous n'hésiterons point à soumettre au public un nouveau travail à ce sujet ; et sans jamais avoir eu la pensée de décliner en quoi que ce soit l'importance de ces mêmes publications au point de vue des renseignements utiles qu'elles peuvent comporter, nous devons pourtant nous permettre de déclarer qu'il serait, sinon impossible, au moins fort difficile, de se former, en les consultant, une idée bien nette sur la marche progressive des Compa-

gnies, de l'importance et l'étendue de leur réseau, des questions financières qu'elles peuvent soulever et des résultats de leur exploitation.

S'il est vrai de dire que l'expérience est la base la plus solide pour apprécier sainement les avantages ou les inconvénients que devront ultérieurement offrir les spéculations commerciales ou industrielles, ce précepte devra s'appliquer d'autant plus quand il s'agira de traiter les questions qui se rattachent à la propriété des voies ferrées.

Nous croyons donc qu'il faut compulser les résultats obtenus jusqu'à présent par les Sociétés de chemins de fer pour se faire une idée raisonnable de ceux qu'elles présenteront à l'avenir. Pour rendre plus facile cette appréciation, nous venons offrir au public l'histoire financière des chemins de fer français et étrangers dont les actions se négocient à la Bourse de Paris.

Un travail de cette nature doit, selon nous, être aussi bref que concis ; c'est pourquoi nous avons cru devoir réunir sous forme de tableaux les chiffres puisés dans les documents officiels, afin qu'il soit facile d'embrasser d'un seul coup d'œil tous les faits financiers se rattachant à chaque compagnie, depuis son origine jusqu'au 1er décembre 1859, époque à partir de laquelle nos lecteurs seront tenus au courant des faits relatifs à cette industrie par une publication annuelle.

Destinant plus spécialement notre travail aux actionnaires français qu'à ceux des nations étrangères, les tableaux que nous publions portent exclusivement sur les voies ferrées de ce pays ; toutefois, nous offrirons dans le texte les explications qui devront faciliter les opérations qu'on serait dans l'intention de faire sur les lignes étrangères qui peuvent être l'objet d'une spéculation à la Bourse de Paris.

Au surplus, le soin que nous avons apporté dans la rédaction des tableaux, et l'application facile qu'on en peut faire, nous dispensent d'entrer dans de plus amples définitions, et nous ne croyons pouvoir mieux faire que de passer à quelques considérations générales.

On ne peut mettre en doute que les chemins de fer soient, de nos jours, le plus puissant levier du commerce, de l'agriculture et du bien-être en général ; mais résulte-t-il de là que la recette kilométrique progressera en raison de leur développement? Nous sommes loin de le penser. Nous basons cette opinion sur des faits.

Si nous consultons les rapports officiels publiés depuis dix ans sur le mouvement des opérations commerciales de la Grande-Bretagne et de la France, et si nous comparons pour ces deux pays les résultats qu'ils ont

présentés pour les voies ferrées, nous trouverons les différences que nous allons signaler :

GRANDE-BRETAGNE.

	Mouvement total du commerce.	Produit kilom. des chemins de fer.	Longueur moyenne en exploitation.
	Fr.	Fr.	Kilom.
1848	6,113,575,000	30,546	8,252
1849	7,399,292,000	27,987	9,654
1850	7,444,500,000	30,968	10,661
1851	8,121,775,000	33,796	11,076
1852	8,220,850,000	33,261	11,837
1853	9,129,270,000	36,763	12,382
1854	9,205,750,000	38,975	12,986
1855	9,395,650,000	40,252	13,375
1856	10,596,650,000	41,222	14,039
1857	10,560,225,000	39,982	15,215
1858	11,846,021,650	38,822	15,303

Tandis que le mouvement commercial a progressé de 95 0/0, l'augmentation du produit kilométrique n'a été que de 27 0/0.

FRANCE.

	Mouvement total du commerce.	Produit kilom. des chemins de fer.	Longueur moyenne en exploitation.
	Fr.	Fr.	Kilom.
1848	2,014,900,000	30,618	2,034
1849	2,565,000,000	30,536	2.508
1850	2,705,100,000	32,924	2,962
1851	2,787,400,000	32,819	3,299
1852	3,119,700,000	37,166	3,694
1853	3,492,700,000	43,182	3,978
1854	3,496,900,000	46,445	4,348
1855	3,978,600,000	51,347	5,047
1856	4,587,300,000	48,468	5,860
1857	4,592,00,5000	45,259	6,875
1858	4,476,800,000	41,398	8,098

Le mouvement commercial a progressé de 122 0/0; celui du produit des recettes kilométriques n'a offert qu'une augmentation de 34 0/0.

Les deux exemples que nous venons de citer prouvent de la manière la plus concluante qu'il n'est pas possible, ainsi que le prétendent quelques écrivains, d'établir sur le mouvement du commerce une base certaine pour apprécier les recettes futures des chemins de fer.

L'Angleterre à 524 kilomètres de voies ferrées par million d'habitants, tandis que pour la même population la France n'en compte que 241 ; ce qui explique suffisamment la différence qui existe quant aux produits kilométriques de ces deux nations.

La question de savoir quel sera, dans l'avenir, le produit des chemins de fer, préoccupe gravement l'administration et le public.

Après de longues et sérieuses recherches sur l'exploitation des voies ferrées dans les pays où cette branche de l'industrie a pris assez de développement pour permettre de faire une saine appréciation des résultats futurs, nous sommes parvenu à trouver une base fondée sur l'expérience.

Il va sans dire que nous avons porté nos investigations sur toutes les administrations des pays étrangers qui offrent, à de légères différences près, les mêmes résultats que ceux de la Grande-Bretagne.

Nous ne nous occuperons donc que de ce pays, qui, sous le rapport des chemins de fer, présente le plus d'importance et permet d'établir les calculs les plus probables.

Pour établir une base de calcul en prévision des produits à venir des voies ferrées d'un pays, il faut connaître d'une manière certaine la totalité du réseau à construire ; il faut aussi que la moitié de ce réseau, au moins, soit exploitée. Différents pays présentent ces deux conditions, notamment la Grande-Bretagne.

Le réseau total de l'Angleterre est évalué à 22,150 kil., dont la moitié était exploitée dès 1851.

Depuis cette époque jusqu'à fin 1857, les recettes pour les voyageurs ont augmenté de 34.50 p. 0/0, et celles des marchandises, de 92.25 0/0, soit pour l'ensemble des recettes, une augmentation de 63 0/0, laquelle, répartie sur six années, représente annuellement une différence en plus de 10.50 0/0 à la recette.

On obtiendra donc la recette kilométrique de chaque année, en augmentant d'un 10°.50 la recette annuelle précédente, et en divisant le total par le nombre de kilomètres en exploitation.

En appliquant cette méthode aux chemins de fer français, on verra au tableau page 50 que 16,289 kil. sont définitivement ou éventuellement concédés, et peuvent être considérés comme formant le réseau national.

La moitié de ce réseau était en exploitation en 1858.

Pour obtenir les recettes des années suivantes, on doit faire progresser la recette de chacune d'elles de 10.50 0/0, et pour connaître la recette kilométrique, diviser la somme obtenue par le nombre de kilomètres en exploitation. (*Voir* le tableau page 50.)

Le tableau ci-dessous indique, jusqu'en 1858, les résultats obtenus, et à partir de 1859, les résultats probables suivant le calcul précité.

Exercice.	Recette totale.	Longueur.	Recette kilométriq.
1841	13,289,107	569	23,355
1842	14,512,894	597	24,309
1843	21,566,409	827	26,078
1844	28,967,759	829	34,943
1845	32,603,963	881	37,008
1846	42,017,328	1,320	31,831
1847	66,341,907	1,830	36,252
1848	62,278,073	2,222	28,028
1849	76,583,088	2,861	26,771
1850	97,521,443	3,013	32,370
1851	108,269,552	3,558	30,498
1852	137,294,062	3,872	35,458
1853	171,779,666	4,063	42,278
1854	201,946,158	4,660	43,336
1855	268,912,448	5,533	46,794
1856	284,015,489	6,211	45,727
1857	311,108,130	7,460	41,694
1858	335,239,014	8,685	38,561
1859	370,178,750	9,190	40,280
1860	409,047,520	9,941	41,167
1861	451,997,500	10,660	42,401
1862	499,457,240	10,917	45,750
1863	551,900,250	11,869	46,496
1864	609,849,780	11,933	51,106
1865	673,884,200	13,716	49,138
1866	745,642,040	14,660	51,610

On obtiendrait ainsi, pour 1866, une recette kilométrique de 51,610 fr.; mais il est bien certain que cette recette ne peut être uniforme pour toutes les lignes. Celle des lignes secondaires, désignées sous la dénomi-

nation *de réseau nouveau*, sera certes inférieure à ce chiffre, mais cette différence sera compensée par l'excédant du produit de l'ancien réseau, et il n'y a pas de doute que si les 16,289 kilomètres appartenaient à une seule Compagnie, celle-ci n'aurait nullement à craindre, ou tout au moins fort légèrement, l'influence des lignes secondaires.

En Angleterre, il y a, non-seulement un très-grand nombre de lignes secondaires, construites pour ainsi dire au hasard et n'ayant pour la plupart aucun débouché, mais encore de grandes lignes qui, par leur tracé, se font une concurrence fâcheuse, et qui, pour s'attirer les voyageurs, réduisent à l'envi leurs tarifs.

Malgré ces conditions désastreuses, la recette moyenne des onze dernières années s'est encore élevée à 35,689 fr. par kilomètre, ce qui, relativement à la même recette moyenne des chemins de fer français de 40,015 fr., ne constitue qu'une infériorité de 4,326 fr., bien que, comme on l'a vu, il y a en Angleterre 524 kilomètres, et en France seulement 241 kilomètres en exploitation sur un million d'habitants.

La supériorité de recette pour ce dernier pays est due, tout à la fois, à la moins grande extension du réseau et à la sagesse avec laquelle le gouvernement a déterminé les tracés, qui non-seulement écartent autant que possible la concurrence, mais protégent aussi jusqu'à un certain point les recettes des lignes. De plus, le système de centralisation adopté pour les chemins de fer français, leur donne, financièrement parlant, une grande supériorité sur ceux de l'Angleterre.

En effet, malgré les nombreuses fusions, rachats et prises à bail, le réseau anglais de 22,150 kilomètres est encore partagé entre quatre-vingt-neuf Compagnies, ce qui donne, en moyenne, 248 kilomètres par chacune d'elles. Le réseau français de 16,289 kilomètres ne sera partagé qu'entre six Compagnies, car il ne saurait être douteux que les petites lignes ne fussent prochainement jointes aux six réseaux principaux ; chaque Compagnie française possédera donc en moyenne un réseau de 2,715 kilomètres. Cette agglomération a pour résultat, eu égard à la division anglaise, d'épargner à chacune de ces six Compagnies les frais administratifs, etc., de onze Compagnies; avantage très-considérable dont profitent les actionnaires français.

La réunion de ces mesures protectrices, la probité reconnue des administrateurs des Compagnies françaises placent ces entreprises à la tête de celles du monde entier. La haute considération dont elles sont entourées et qu'elles méritent à si juste titre, nous fait un devoir d'exprimer le

désir qu'elles se conforment à l'usage établi par la plupart des Compagnies anglaises, américaines et allemandes, et qu'elles fassent distribuer aux actionnaires ou publier par les journaux les comptes annuels au moins quinze jours avant l'assemblée générale. L'actionnaire peut alors examiner ces comptes et donner son approbation en connaissance de cause.

Nous sommes certes bien éloigné de croire que l'examen préalable aurait pour effet de susciter des rectifications ou réfutations rendues impossibles par le retard de la publication de ces documents; mais il ne nous paraît pas digne de ces grandes administrations de laisser supposer un seul instant de leur part l'intention d'obtenir par surprise l'approbation des comptes, en ne les présentant aux actionnaires qu'à l'assemblée générale, c'est-à-dire au moment même où on leur demande cette approbation.

Ce que nous venons de dire sur l'avenir du réseau français nous autorise à penser qu'on a exagéré les effets que produiront pour les Compagnies la construction et l'exploitation des lignes secondaires, et que jamais peut-être la garantie accordée par le gouvernement à celles-ci ne sera appliquée de fait.

Néanmoins, on a pu reconnaître la grande sollicitude du gouvernement pour l'industrie des chemins de fer, quand on l'a vu s'efforcer de détruire les craintes qu'on avait pu concevoir sur l'avenir de ces lignes par les concessions favorables qu'il leur a faites.

En insérant à la suite de chaque tableau les conventions et lois récentes qui s'appliquent à chaque Compagnie, nous ne pourrons mieux faire que de reproduire l'exposé des motifs présentés au Corps législatif, car ce document explique avec une grande concision les circonstances qui ont amené le gouvernement à accorder aux Compagnies des chemins de fer les avantages qui figurent dans les nouvelles conventions.

ACTES OFFICIELS.

CORPS LÉGISLATIF.

Annexe au procès-verbal de la séance du 8 février 1859.

PROJET DE LOI

Tendant à approuver les conventions passées entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les Compagnies des chemins de fer d'Orléans, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Dauphiné, de l'Ouest, de l'Est, des Ardennes et du Midi, précédé du décret de présentation et de l'exposé des motifs, transmis, sur les ordres de l'Empereur, par le ministre d'État, au président du Corps législatif.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er — Sera envoyé au Corps législatif, par notre ministre d'État, le projet de loi délibéré au conseil d'Etat et tendant à approuver les conventions passées entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les Compagnies des chemins de fer d'Orléans, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Dauphiné, de l'Ouest, de l'Est, des Ardennes et du Midi.

Art. 2. — MM. Vuillefroy, président de section, Michel Chevalier et de Franqueville, conseillers d'État, sont chargés de soutenir la discussion de ce projet de loi devant le Corps législatif.

Art. 3. — Notre ministre d'Etat est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 8 février 1859.

NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre d'État,

ACHILLE FOULD.

Pour ampliation :

Le conseiller d'Etat secrétaire général,

J. PELLETIER.

EXPOSÉ DES MOTIFS

D'un projet de loi tendant à approuver les conventions passées entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et diverses Compagnies de chemins de fer.

Messieurs, depuis le jour où elle s'est établie en France, l'industrie des chemins de fer a toujours subi l'influence des événements politiques ou des circonstances financières, et, sous cette influence, elle a été soumise à des alternatives de faveur ou de découragement.

Plus d'une fois le gouvernement a dû se prêter aux nécessités qui en sont résultées, et, par une opportune révision des contrats primitifs, ranimer la confiance publique et rappeler les capitaux si prompts à s'alarmer. Sans reproduire ici toutes les phases qu'a traversées cette grande entreprise, nous nous bornerons à citer quelques exemples qui sont encore présents à tous les esprits.

Ainsi, en 1840, pour mettre la Compagnie du chemin de fer de Paris à

Orléans à même d'accomplir son œuvre, il a paru nécessaire de l'exonérer d'une partie de ses charges et de lui garantir un minimum d'intérêt.

A la même époque, l'Etat venait au secours de la Compagnie du chemin de fer de Strasbourg à Bâle, en lui accordant un prêt de 12,600,000 fr.

Le chemin de Paris à Rouen ne put être entrepris que moyennant un prêt de 14 millions de francs sur les fonds du Trésor.

En 1842, le gouvernement, résolu à imprimer une grande activité à la construction des chemins de fer, prenait à sa charge, par la loi du 11 juin de cette année, les deux tiers de la dépense des lignes qui sont aujourd'hui classées parmi les plus productives.

En 1847, deux Compagnies concessionnaires, l'une du chemin de fer de Bordeaux à Cette, l'autre de la ligne de Lyon à Avignon, renoncèrent à leur concession. Le gouvernement leur restitua la moitié de leurs cautionnements, dont la totalité se trouvait, aux termes du contrat, acquise au Trésor.

En août 1848, la Compagnie concessionnaire du chemin de fer de Paris à Lyon se vit dans l'impossibilité d'en continuer les travaux : le gouvernement reprit la concession, en remboursant en rentes sur l'Etat les sommes versées par les actionnaires.

En 1850, il vint également en aide aux Compagnies des chemins de fer d'Orléans à Bordeaux et de Tours à Nantes, en prolongeant jusqu'à cinquante ans la durée de leurs concessions, et en les déchargeant de diverses obligations que leur imposait le contrat primitif.

Enfin, en 1852, l'Empereur a imprimé un essor décisif à l'industrie des chemins de fer par la grande mesure qui a porté à quatre-vingt-dix-neuf ans la durée des concessions.

A partir de cette époque, les Compagnies de chemins de fer sont entrées dans une phase nouvelle. Leur situation, jusque-là incertaine et précaire, était assurée; un long avenir s'ouvrait devant elles. La confiance du public se porta avec empressement vers leurs opérations, et les capitaux affluèrent ; elles étaient arrivées à leur état le plus florissant.

Mais cette situation nouvelle imposait elle-même au gouvernement de nouveaux devoirs. A la fin de 1852, malgré l'importance des concessions réalisées, soit antérieurement, soit dans le cours de cette même année, l'étendue des chemins de fer concédés n'excédait pas 6,914 kilomètres, sur lesquels la moitié à peine était livrée à la circulation. Un réseau aussi

restreint ne pouvait évidemment satisfaire à tous les besoins de l'industrie, du commerce et de l'agriculture Les voies ferrées, qui d'abord paraissaient réservées aux contrées les plus riches et les plus industrieuses, étaient devenues une condition d'existence pour toutes les parties du territoire, et le gouvernement dut se préoccuper d'en assurer le bienfait aux contrées qui jusque-là en avaient été privées.

La situation florissante des Compagnies lui en offrait l'occasion et les moyens. Pour y mieux parvenir, il chercha à concentrer les forces, en organisant de grands réseaux et en constituant les Compagnies les plus anciennes et les plus solides sur de larges bases qui leur permissent d'entreprendre, sans compromettre leur avenir, des chemins secondaires dont l'exécution eût été inabordable pour des Compagnies nouvelles et isolées. Les Compagnies qui ne présentaient pas une surface suffisante se sont empressées d'aider elles-mêmes à la réalisation de ce système, en recherchant des fusions avec les Compagnies qui exploitaient les lignes principales.

Sous l'empire de cette pensée, des concessions nouvelles et nombreuses ont été successivement faites aux grandes Compagnies.

C'est ainsi que, dans le cours de l'année 1853, il a été concédé 1,946 kilomètres, comprenant notamment les premières sections du Grand-Central, le chemin des Ardennes, et la nouvelle ligne de l'Est de Paris à Mulhouse, avec ses divers embranchements.

En 1854, les concessions n'ont été que de 381 kilomètres, et n'ont eu pour objet que quelques lignes secondaires Dans le cours de l'année 1855, au contraire, les concessions ont été nombreuses et importantes. Elles comprennent tout le réseau de Normandie et de Bretagne (Nord), concédé à la Compagnie de l'Ouest, celui de Bretagne (Sud), attribué à la Compagnie d'Orléans, le surplus au réseau Grand-Central, et en outre, divers embranchements qui complétent, pour les concessions de 1855, une étendue totale de 2,485 kilomètres.

En 1856, le gouvernement s'est abstenu de toute concession nouvelle.

Mais l'année 1857 a été marquée par des modifications importantes dans la constitution du réseau des chemins de fer. Ces modifications, qui ont eu pour origine la fusion du Grand-Central avec la Compagnie d'Orléans, d'une part, et les Compagnies réunies de Lyon et de la Méditerranée, d'autre part, ont amené, comme résultat des fusions autorisées par le gouvernement, la concession d'un grand nombre de lignes réclamées avec instance par les populations intéressées.

La Compagnie du Nord, en recevant la concession du chemin de fer de Paris à Soissons, s'est engagée, en outre, à exécuter plusieurs lignes importantes; le réseau des Pyrénées a été concédé à la Compagnie du Midi; enfin, les Compagnies des Ardennes et du Dauphiné, et de l'Est, ont reçu la concession de plusieurs lignes nouvelles. L'ensemble des concessions faites dans le cours de cette année s'est élevé à 2,596 kilomètres.

A la fin de l'année 1857, la longueur totale des chemins de fer concédés définitivement s'élevait à 14,162 kilomètres; 1,794 kilomètres étaient en outre concédés à titre éventuel, avec la faculté pour le gouvernement comme pour la Compagnie, d'en provoquer pendant un délai de quatre années la concession définitive.

L'exécution des travaux avait marché de pair avec l'extension des concessions. Ainsi la longueur exploitée, qui n'était, à la fin de 1852, que de 3,872 kilomètres, est aujourd'hui plus que doublée et atteint 8,700 kilomètres; cependant, malgré l'importance d'un pareil résultat, il reste encore beaucoup à faire pour l'achèvement du réseau tel qu'il est actuellement constitué; près de 8,000 kilomètres restent à terminer ou à entreprendre, et 2 milliards et demi environ sont encore nécessaires pour achever l'œuvre.

Ces charges n'étaient pas au-dessus des forces des Compagnies ; elles les avaient calculées et acceptées dans un moment où leur grande prospérité leur assurait la confiance du public, et sans doute, si les circonstances étaient restées les mêmes, elles se seraient trouvées en mesure de remplir leurs engagements sans aucune intervention nouvelle de l'État.

Mais dans les derniers mois de l'année 1857 a éclaté une crise financière remarquable par son caractère de généralité, et qui s'est étendue sur toutes les places de commerce, où elle a bientôt déterminé une crise commerciale : le marché des chemins de fer ne pouvait manquer d'en ressentir vivement le contre-coup. Il devait être atteint d'autant plus gravement que la diminution des transports amenait de fortes diminutions dans les recettes kilométriques : aussi la dépréciation des actions fut-elle considérable. Les obligations, qui étaient la seule ressource pour exécuter les chemins restant à faire, ne subirent pas une dépréciation moindre : leur émission devint difficile et ne se fit plus qu'à des conditions fort onéreuses.

L'opinion publique, toujours disposée à aller au delà de la réalité, au

lieu de voir dans cette diminution des produits un fait accidentel et qui devait bientôt disparaître, a cru y trouver le commencement d'une période décroissante et une menace pour l'avenir.

On a dit que les Compagnies de chemins de fer avaient notablement aggravé leurs charges financières en acceptant la concession, sans subvention ni garantie d'intérêts, d'un ensemble de lignes secondaires d'une grande étendue, d'une dépense considérable et d'un produit incertain ; que ces nouvelles lignes étaient pour les anciens réseaux une cause permanente et irrémédiable de dépréciation ; que, sous cette influence désastreuse, les actions devaient continuer à baisser indéfiniment; que les obligations elles-mêmes ne trouveraient bientôt plus de placement, et qu'ainsi la propriété des Compagnies et l'achèvement du réseau des chemins de fer de l'Empire se trouveraient compromis à la fois.

Quelque exagérées que fussent ces inquiétudes, le gouvernement ne pouvait y rester insensible.

Sans doute, en droit rigoureux, les Compagnies n'avaient rien à réclamer; elles avaient librement accepté les nouvelles concessions aussi bien que les anciennes, et, s'il en résultait pour elle de lourdes charges, elles trouvaient en compensation, dans plusieurs des lignes nouvellement concédées, des garanties contre les concurrences qu'elles avaient à redouter ; mais des considérations plus puissantes devaient peser sur les déterminations du gouvernement.

Le crédit public est aujourd'hui intimement lié à celui des grandes Compagnies financières, et la raison politique domine ici le droit rigoureux. Les titres des chemins de fer, répartis entre une multitude de mains diverses et émis le plus souvent avec la garantie du Trésor, constituent une partie notable de la richesse mobilière du pays, qui s'est associé avec l'État pour l'accomplissement d'une œuvre d'utilité publique, et méritent à ce point de vue une sollicitude spéciale.

Le coup d'œil rapide jeté, au commencement de cet exposé, sur les époques antérieures à 1852, a démontré suffisamment que le gouvernement, après avoir, comme partie contractante, conclu des traités avec les Compagnies de chemins de fer, n'a jamais abdiqué son rôle de puissance publique, qui lui commande d'apprécier les circonstances nouvelles, de protéger tous les intérêts dont la garde lui est confiée, et d'assurer l'accomplissement d'une œuvre nécessaire à la prospérité du pays.

L'intervention de l'État dans les circonstances actuelles a donc paru

légitime. Elle est nécessaire aujourd'hui comme elle l'a été à d'autres époques pour ranimer la confiance publique.

C'est dans ce but qu'une note insérée au *Moniteur* du 13 avril 1858 annonça que la situation des Compagnies de chemins de fer serait examinée avec soin, et deviendrait l'objet de propositions spéciales, si la nécessité en était reconnue.

Telle est l'origine des conventions qui ont été préparées et dont les dispositions contenant, soit des engagements nouveaux à la charge du Trésor, soit la modification d'engagements anciens, font l'objet du projet de loi actuellement soumis au Corps législatif.

Deux systèmes se présentaient pour venir en aide aux Compagnies et consolider leur crédit :

1° La suppression ou l'ajournement indéfini, dans chaque réseau, des lignes présumées les moins productives;

2° Une garantie d'intérêt convenablement combinée, et, dans les cas exceptionnels où la mesure serait jugée indispensable, l'intervention de l'État, soit au moyen de subventions, soit au moyen de travaux payés sur les fonds du Trésor.

Il n'était pas possible de s'arrêter au premier système : l'achèvement des lignes décrétées est une promesse de la loi, une dette du gouvernement.

Les populations attendent avec confiance ce moyen de prospérité et de progrès sur lequel elles ont droit de compter, et qui leur est d'autant plus nécessaire qu'elles en ont été privées plus longtemps ; le leur enlever serait à la fois injuste et impolitique.

Restait le grand système, dont la garantie d'intérêt constitue la principale disposition.

En principe, la garantie d'intérêt offre ce grand avantage, qu'elle ne commence à fonctionner qu'au moment précis et dans la mesure où l'insuffisance des produits la rend nécessaire, et qu'elle n'offre ainsi rien d'aléatoire. Elle substitue le paiement éventuel d'un intérêt à celui d'un capital, et jusqu'à présent, tout en offrant pour les Compagnies un appui moral très-utile à leur crédit, ce système n'a imposé aucun sacrifice au Trésor.

D'ailleurs, dans le cas même où elle deviendrait effective, la garantie d'intérêt ne constituerait pour le Trésor qu'une avance dont il serait ultérieurement remboursé en capital et intérêts.

Ce système paraît donc devoir être préféré à tout autre ; mais comment doit-il être appliqué ?

Le premier point à déterminer est le taux de l'intérêt à garantir. Dans les conventions précédemment conclues, ce taux est très-variable ; il a été fixé dans quelques circonstances à 5 0/0, le plus souvent à 4 0/0, avec ou sans amortissement, et dans des cas très-rares, à 3 0/0 ; sa durée habituelle est de cinquante ans. Ce terme suffit, en effet, pour permettre au trafic de se développer et pour assurer l'avenir de l'entreprise. Il a paru que, pour rendre efficace la garantie de l'État, sans porter atteinte au crédit public, il convenait de la fixer à 4 0/0 pendant cinquante ans, et d'y ajouter l'amortissement calculé au même taux et pour le même terme de cinquante années, ce qui porte le taux total de la garantie à 4 fr. 65 c. 0/0.

Cette garantie une fois fixée, on s'est demandé s'il ne convenait pas de l'appliquer d'une manière générale à l'ensemble des lignes formant la concession de chaque Compagnie ; mais il a été facile de reconnaître que cette disposition n'apporterait aucune amélioration réelle au crédit des Compagnies de chemins de fer. Elle suffisait à peine, dans la plupart des cas, pour couvrir l'intérêt des obligations seules. Aussi les Compagnies ont-elles, d'un avis unanime, considéré une pareille mesure comme absolument insuffisante pour le rétablissement ou le maintien de leur crédit.

Dans l'état actuel de l'industrie des chemins de fer, la garantie d'intérêt ne peut être réellement efficace qu'autant qu'elle s'appliquera spécialement et d'une manière distincte aux lignes récemment concédées, et dont l'annexion aux anciens réseaux a si vivement préoccupé l'opinion publique.

Déjà, d'ailleurs, cette disposition a reçu une application partielle : ainsi les lignes du Grand-Central, rétrocédées à la Compagnie d'Orléans, et qui doivent être, suivant toute probabilité, les moins productives de sa concession, font l'objet d'une garantie distincte et séparée de l'ancien réseau. Sur la ligne du Midi, les chemins des Pyrénées, récemment concédés à cette Compagnie, en vertu d'une loi spéciale, jouissent également d'une garantie distincte.

En appliquant aux divers réseaux une disposition analogue, on prêtera au crédit public un appui solide et permanent, et l'on accomplira en même temps un acte conforme à l'équité. Il est hors de doute, en effet, que lorsque l'État a concédé les nouvelles lignes, et lorsque les Compagnies ont accepté cette concession, leur pensée commune était que ces lignes, soit par leurs revenus propres, soit par l'accroissement du trafic

qu'elles apporteraient aux lignes principales, couvriraient l'intérêt et l'amortissement de leur capital.

On n'entendait pas imposer aux Compagnies des pertes qui pouvaient aller jusqu'à compromettre leur capital social, et celles-ci, de leur côté, sans prétendre retirer de ces nouvelles concessions un surcroît de bénéfices, ont conçu du moins l'espoir légitime de maintenir autant que possible les situations acquises.

Le gouvernement a confiance que ces prévisions se réaliseront, sinon dans les commencements de l'exploitation, au moins dans un avenir peu éloigné, et, s'il doit en être ainsi, n'est-il pas équitable de donner au public un témoignage de cette confiance?

C'est à ce point de vue que les conditions des nouveaux traités ont été déterminées. On s'est attaché d'ailleurs, tout en accordant aux nouvelles lignes une garantie d'intérêt distincte, à combiner cette mesure de la manière la plus propre à sauvegarder les intérêts du Trésor public. Les dispositions proposées peuvent se résumer ainsi qu'il suit :

Les concessions de chaque Compagnie sont divisées, au point de vue de l'application de la garantie d'intérêt, en deux sections distinctes, qui sont définies d'une manière précise pour chaque Compagnie, et qui sont désignées sous le nom d'ancien et de nouveau réseau.

Les revenus de l'ancien réseau ne sont aucunement garantis. Les droits des tiers sont seulement réservés en ce qui concerne les garanties d'intérêt accordées par des actes antérieurs.

Le nouveau réseau seul jouit, pendant cinquante ans, d'une garantie d'intérêt, avec amortissement calculé au taux de 4 0/0.

Toutefois, comme il est juste que le nouveau réseau profite de l'accroissement de tarif qu'il doit apporter aux concessions primitives, toute la portion du revenu de l'ancien réseau qui excédera un certain chiffre kilométrique déterminé pour chaque Compagnie, sera attribué, comme complément de recettes, au nouveau réseau, et viendra couvrir, jusqu'à due concurrence, l'intérêt garanti par l'Etat.

En compensation des avantages qui leur sont accordés, toutes les Compagnies s'engagent à partager avec l'Etat, à partir de l'année 1872, la portion de leur revenu qui excéderait un chiffre déterminé.

Enfin, il est stipulé que toutes les sommes que l'Etat aura pu verser, par application de la clause de garantie, lui seront remboursées avec les intérêts à 4 0/0, dès que les produits du nouveau réseau auront dépassé l'intérêt garanti, et à quelque époque que cet excédant se produise.

L'ensemble de ces combinaisons a paru de nature à concilier dans une juste mesure les intérêts du Trésor et ceux des Compagnies.

En affectant au nouveau réseau, comme supplément de recettes, tout ce que l'ancien pourra produire au delà d'un chiffre déterminé, on allége les risques du Trésor, on neutralise la tendance que pourraient avoir les Compagnies à favoriser le trafic de quelques lignes au détriment de certaines autres, en même temps que l'on restitue au nouveau réseau une partie des bénéfices indirects qui sont le résultat de sa construction.

En assignant aux revenus de la Compagnie une limite au delà de laquelle l'Etat entrera en partage des produits sur tout l'ensemble de la concession, on ouvre au Trésor une éventualité de bénéfices qui peut, dans l'avenir, présenter une valeur réelle.

Enfin, en stipulant le remboursement des sommes payées à titre de garantie, on transforme les sacrifices de l'Etat en un véritable prêt, dont le remboursement ne saurait être douteux.

Après avoir ainsi exposé les bases générales des conventions provisoires passées avec les diverses Compagnies de chemins de fer, il nous reste à indiquer l'application qui en a été faite à chacune d'elles.

(Voir les actes officiels au bas des tableaux pour chaque Compagnie de chemins de fer.)

Si l'on résume les chiffres que nous venons de présenter pour chaque Compagnie en particulier, on se rendra un compte exact de la situation générale des entreprises de chemins de fer.

L'étendue totale des lignes concédées se décompose ainsi qu'il suit :

COMPAGNIES.	LONGUEURS		
	EXPLOITÉES au 1er février 1859.	A CONSTRUIRE.	TOTALES.
	Kilom.	Kilom.	Kilom.
Orléans	1.733	2.193	3.926
Lyon, Méditerranée-Dauphiné	2.165	2.165	4.330
Nord	925	660	1.585
Est. — Ardennes	1.767	583	2.350
Ouest	1.183	1.121	2.304
Midi	794	829	1.623
Compagnies diverses	134	100	234
TOTAUX	8.701	7.651	16.352

Les chiffres précédents se partagent d'ailleurs de la manière suivante entre l'ancien et le nouveau réseau de chaque Compagnie, tels qu'ils sont établis par les conventions que nous venons d'analyser :

COMPAGNIES.	LONGUEURS		
	ANCIEN RÉSEAU.	NOUVEAU RÉSEAU.	TOTALES.
	Kilom.	Kilom.	Kilom.
Orléans	1.764	2.162	3.926
Lyon, Méditerranée-Dauphiné	1.834	2.496	4.330
Nord	967	618	1.585
Est. — Ardennes	985	1.365	2.350
Ouest	1.192	1.112	2.304
Midi	798	825	1.623
Compagnies diverses	234	»	234
TOTAUX	7.774	8.578	16.352 (1)

Les concessions éventuelles figurent dans le nouveau réseau pour une longueur de 1,838 kilomètres.

Si l'on examine maintenant la situation des dépenses faites et à faire par les Compagnies pour l'exécution de cet ensemble de chemins de fer, abstraction faite des subventions du Trésor, on arrive aux résultats suivants :

COMPAGNIES.	DÉPENSES		
	FAITES au 31 décembre 1857.	A FAIRE au 1er janvier 1858.	TOTALES.
	Francs.	Francs.	Francs.
Orléans	517.000.000	743.000.000	1.260.000.000
Lyon, Méditerranée-Dauphiné	886.000.000	974.000.000	1.860.000.000
Nord	350.000.000	253.000.000	603.000.000
Est-Ardennes	578.000 000	254.000.000	832.000.000
Ouest	412.000.000	340.000.000	752.000.000
Midi	205.000.000	166.500.000	371.500.000
Compagnies diverses	52.000.000	19.500.000	71.500.000
TOTAUX	3.000.000.000	2.750.000.000	5.750.000.000

(1) Ce chiffre n'était qu'approximatif et s'est réduit à 16,289 kilomètres par certaines modifications du tracé de quelques lignes.

Ces chiffres se répartissent d'ailleurs ainsi qu'il suit entre l'ancien et le nouveau réseau de chaque Compagnie :

COMPAGNIES.	DÉPENSES FAITES ET A FAIRE.		
	ANCIEN RÉSEAU.	NOUVEAU RÉSEAU.	TOTALES.
	Francs.	Francs.	Francs.
Orléans.	445.000.000	815.000.000	1.260.000.000
Lyon, Méditerranée-Dauphiné	735.000.000	1.125.000.000	1.860.000.000
Nord.	403.000.000	200.000.000	603.000.000
Est-Ardennes.	310.000.000	522.000.000	832.000.000
Ouest	461.000.000	291.000.000	752.000.000
Midi.	239.500.000	132.000.000	371.500.000
Compagnies diverses	71.500.000	»	71.500.000
TOTAUX.	2.665.000.000	3.085.000.000	5.750.000.000

Nous ajouterons, pour compléter ce résumé, que les dépenses faites dans le cours de la campagne de 1858 atteignent le chiffre de 250,000,000 environ, de telle sorte que le montant des dépenses restant à faire est d'environ 2 milliards et demi.

Dans ce chiffre, les concessions éventuelles figurent pour 615,500,000 f.

Nous avons dit que les chiffres de dépenses énoncés ci-dessus ne comprenaient pas les subventions imputées sur les fonds du Trésor public. Ces subventions s'élèvent en totalité à 910,000,000 ; 746 millions sont aujourd'hui soldés, et 164 millions doivent être payés dans une période de dix années, soit en numéraire, soit sous forme d'obligations de l'Etat. Le chiffre total de 910 millions de francs s'applique d'ailleurs, jusqu'à concurrence de 732 millions de francs, aux lignes qui composent les anciens réseaux des Compagnies, et pour 178 millions de francs seulement aux nouveaux réseaux.

Ainsi, tandis que la dépense à la charge des Compagnies s'élève en moyenne, pour les anciennes comme pour les nouvelles lignes, à 350,000 francs par kilomètre, la subvention du Trésor est par kilomètre de près de 100,000 francs pour les premières, et pour les secondes d'environ 20,000 francs. Avec les nouvelles conventions relatives aux Compagnies de l'Ouest et du Midi, la subvenuion applicable à l'ensemble des nouvelles lignes serait portée à 215 millions de francs, et la subvention moyenne par kilomètre à 25,000 francs environ.

Telle est donc la situation actuelle de l'industrie des chemins de fer. Il reste à construire un développement de 7,631 kilomètres, c'est-à-dire une longueur presque égale à celle dont le pays est actuellement en possession, et cela, sans tenir compte des nouvelles lignes secondaires dont la concession est ajournée pour plusieurs années sans doute, mais dont les populations intéressées sollicitent l'exécution. Pour accomplir cette tâche, les Compagnies ont à demander encore à l'épargne du pays un capital de 2 milliards et demi.

De tels efforts, hâtons-nous de le dire, ne sont pas au-dessus des forces du pays. Cette œuvre si utile s'accomplira ; mais, il faut bien le reconnaître, des entreprises de cette nature et de cette importance ne sauraient être assimilées à de simples spéculations d'intérêt privé ; ce sont de grandes entreprises d'utilité générale, qui ne peuvent être abordées résolûment et menées à bonne fin qu'avec le concours et l'appui bienveillant des pouvoirs publics.

C'est avec cette conviction, que le conseil d'Etat a adopté les conventions nouvelles passées avec les Compagnies du chemin de fer, et qu'il propose au Corps législatif l'adoption du projet de loi destiné à ratifier les dispositions de ces conventions, qui contiennent des engagements à la charge du Trésor.

Signé à la minute : VUILLEFROY, président de section, rapporteur.

Michel CHEVALIER, conseiller d'Etat.

DE FRANQUEVILLE, conseiller d'Etat.

Pour copie conforme :

Le conseiller d'Etat, secrétaire général du conseil d'Etat,

J. BOILAY.

PROJET DE LOI

Tendant à approuver les conventions passées entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et diverses Compagnies de chemins de fer.

ART. 1er. — Sont approuvés les articles 1, 3, 4, 5, 6 et 9 de la convention ci-annexée passée, le 10 juillet 1858, entre le ministre de

l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 2. — Sont approuvés les articles 2, 4, 5, 6, 7 et 9 de la convention ci-annexée passée, le 22 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 3. — Sont approuvés les articles 2 et 4, § 1er de la convention ci-annexée passée, le 22 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Dauphiné, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 4. — Sont approuvés les articles 3, 4, 5, 6 et 8 de la convention ci-annexée passée, le 24 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Nord, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 5. — Sont approuvés les articles 6, 7, 8, 9 et 12 de la convention ci-annexée passée, le 24 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor public par cette convention.

Art. 6. — Sont approuvés les articles 2, 3, 4 et 7 de la convention ci-annexée passée, le 29 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer des Ardennes, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 7. — Sont approuvés les articles 5, 7, 8, 9, 10 et 14 de la convention ci-annexée passée, le 29 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 8. — Sont approuvés les articles 4, 8, 9, 10, 11, 12 et 14 de la convention ci-annexée passée, le 28 décembre 1858, entre le ministre de

l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Ce projet de loi a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat dans sa séance du 10 janvier 1859.

Le président du conseil d'Etat,
J. Baroche.

Le conseiller d'Etat, secrétaire général
du conseil d'Etat,
J. Boilay.

Certifié conforme :

Le conseiller d'Etat, secrétaire général
du conseil d'Etat,
J. Boilay.

NAPOLÉON,

Par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

(*Extrait du procès-verbal du Corps législatif.*)

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. — Sont approuvés les articles 1, 3, 4, 5, 6 et 9 de la convention ci-annexée passée, le 10 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 2. — Sont approuvés les articles 2, 4, 5, 6, 7 et 9 de la convention ci-annexée passée, le 22 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 3. — Sont approuvés les articles 2 et 4, § 1er, de la convention ci-annexée passée, le 22 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 4. — Sont approuvés les articles 2, 4, 5, 6 et 8 de la convention ci-annexée passée, le 24 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Nord, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 5. — Sont approuvés les articles 6, 7, 8, 9 et 12 de la convention ci-annexée passée, le 24 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 6. — Sont approuvés les articles 2, 3, 4 et 7 de la convention ci-annexée passée, le 29 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer des Ardennes, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 7. — Sont approuvés les articles 5, 7, 8, 9, 10 et 14 de la convention ci-annexée passée, le 29 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Art. 8. — Sont approuvés les articles 4, 8, 9, 10, 11, 12 et 14 de la convention ci-annexée passée, le 25 décembre 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Midi, lesdits articles relatifs aux engagements mis à la charge du Trésor par cette convention.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 18 mai 1859.

Le président,
Comte DE MORNY.

Les secrétaires,
Comte LOUIS DE CAMBACÉRÈS, comte LÉOPOLD LE HON, comte HENRI DE KERSAINT, comte JOACHIM MURAT.

(*Extrait du procès-verbal du Sénat.*)

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi tendant à approuver les conventions passées entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et les Compagnies des chemins de fer d'Orléans, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Dauphiné, de l'Ouest, de l'Est, des Ardennes et du Midi.

Délibéré en séance, au palais du Sénat, le 31 mai 1859.

Le président,
TROPLONG.

Les secrétaires,
FERDINAND BARROT, général CARRELET, baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le sénateur secrétaire,
Baron T. DE LACROSSE.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait en conseil des ministres, au palais des Tuileries, le 11 juin 1859.

Pour l'Empereur,
Et en vertu des pouvoirs qu'Il Nous a confiés,
EUGÉNIE.

Vu et scellé du grand sceau :
Le garde des sceaux, ministre secrétaire d'État au département de la justice,
DELANGLE.

Par l'Impératrice Régente :
Le ministre d'État,
ACHILLE FOULD.

Pour se rendre un compte fidèle et bien se pénétrer de l'esprit des conventions et lois récentes, il est indispensable à toute personne qui s'intéresse aux chemins de fer et à leur avenir de connaître exactement les lignes qui appartiennent à l'ancien ou au nouveau réseau et les dates auxquelles elles doivent être livrées à l'exploitation.

Comme il nous a paru difficile d'introduire cette division dans les tableaux financiers que nous donnons pour chaque Compagnie, sans nous exposer par cette complication à les rendre inintelligibles, nous donnerons ici séparément, et pour chaque Compagnie, la division en réseaux ancien et nouveau ; faisant suivre ce travail par un tableau présentant la récapitulation générale du réseau français, la longueur concédée, exploitée et à livrer à la circulation à partir du 1er décembre 1859, et en y ajoutant à titre de renseignement la longueur des concessions éventuelles.

NORD.

Ancien réseau.

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.

Paris à la frontière par Lille.

	kilom.	
Paris à Saint-Denis	6	
Saint-Denis à Creil	61	
Creil à Amiens	80	
Raccordement à Amiens	2	
Amiens à Arras	65	
Arras à Douai	26	
Douai à Lille	34	
Raccordement à Lille	1	
Lille à la frontière par Turcoing	14	289

Douai à la frontière par Valenciennes.

Raccordement à Douai	1	
Douai à Somain	14	
Somain à Valenciennes	20	
Valenciennes à la frontière par Blanc-Misseron	12	47
A reporter		336

Report. . . . 336

Lille à Calais.

Lille à Hazebrouck	43	
Hazebrouck à Calais	62	105
Hazebrouck à Dunkerque		40

Amiens à Boulogne.

Amiens à Noyelles	59	
Noyelles à Boulogne	64	123
Noyelles à Saint-Valery		6

Creil à Erquelines.

Creil à Tergnier	80	
Tergnier à Saint-Quentin	23	
Saint-Quentin à Busigny	27	
Busigny à la frontière par Jeumont	59	189

Somain à Busigny.

Somain à Lourches	8	
Lourches à Busigny,	41	49

Tergnier à Laon.

Tergnier à Laon	28	
Raccordement vers Chauny	1	29
Creil à Beauvais		37
Villers-Cotterets à Port-aux-Perches		9
Saint-Denis à Creil par Chantilly		44
Total du réseau ancien		967

Nouveau réseau.

LIGNES A LIVRER A L'EXPLOITATION.

En 1859.	Embranchement de Pontoise		3	
En 1860.	Paris à Soissons	101		
	Chantilly à Senlis	10		
	Boulogne à Calais et Marquise	43	154	
En 1861.	Ermont à Argenteuil et raccordement d'Enghien		5	
En 1862.	Hazebrouck vers Arras	68		
	Embranchement de Lens	16	84	
En 1863.	Rouen à Amiens, p. 2/3	75		
	Amiens à Ménessis	77	152	398
	Total du réseau nouveau			398

CONCESSIONS ÉVENTUELLES.

Beauvais vers Gournay	30	
Senlis à la ligne de Soissons	25	
Soissons à la frontière par Laon	100	
Busigny à Hirson	50	205

RÉCAPITULATION :

En exploitation sur l'ancien réseau	967
A construire sur le nouveau réseau	398
Totalité des concessions définitives	1365
Concessions éventuelles	205
Ensemble	1,570

EST.

Ancien réseau.

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.

Paris à Strasbourg et Kehl.

Paris à la Varenne-Saint-Maur	17
Paris à Noisy	9
A reporter	26

Report	26	
Noisy à Épernay.	133	
Épernay à Châlons.	31	
Châlons à Blesmes.	45	
Blesmes à Frouard	127	
Frouard à Nancy.	8	
Nancy à Blainville	23	
Blainville à Vendenheim.	117	
Vendenheim à Strasbourg	9	519
Châlons à Mourmelon.		25
Épernay à Reims		30

Nancy à Forbach.

Nancy à Frouard, 8 kil., compris dans la ligne de Paris à Strasbourg.

Frouard à Metz	48	
Raccordement à Metz.	1	
Metz à Forbach.	68	
Forbach à la frontière de Prusse.	4	121
Metz à Thionville et à la frontière.		46

Strasbourg à Wissembourg.

Strasbourg à Vendenheim, 9 kil., compris dans la ligne de Paris à Strasbourg.

Vendenheim à Wissembourg.	57	
Wissembourg à la frontière bavaroise.	1	58

Strasbourg à Bâle.

Strasbourg à Lauterbach.	103	
Lauterbach à Mulhouse.	6	
Mulhouse à la frontière.	29	138

Mulhouse à Thann.

Mulhouse à Lauterbach, 6 kil., compris dans la ligne de Strasbourg à Bâle.

Lauterbach à Thann.		14
A reporter.		951

Report 951

LIGNES A LIVRER A L'EXPLOITATION.

En 1859. Raccordement des chemins de Vincennes et de Mulhouse	2	
En 1860. Strasbourg à Kehl.	6	
Thann à Wesserling.	12	20
Total de l'ancien réseau.		971

Réseau nouveau.

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION

Blesme à Gray.

Blesme à Donjeux	55	
Donjeux à Chaumont	31	
Chaumont à Chalindrey, 46 kilom., compris dans la ligne de Mulhouse.		
Chalindrey à Gray	45	131

Nancy à Gray.

Nancy à Blainville, 23 kil., compris dans la ligne de Paris à Strasbourg.		
Blainville à Épinal.		51

Paris à Mulhouse.

Paris à Noisy, 9 kil., compris daus la ligne de Paris à Strasbourg.		
Noisy à Nogent-sur-Marne.	7	
Nogent à Nangis.	53	
Nangis à Hermé	25	
Hermé à Troyes	72	
Troyes à Chaumont.	96	
Chaumont à Langres	35	
Langres à Chalindrey.	11	
A reporter. . . .	299	182

			Report	299	182
Chalindrey à Favernay				53	
Favernay à Vesoul				20	
Vesoul à Belfort				63	
Belfort à Dannemarie.				21	
Dannemarie à Mulhouse				25	481

Embranchements de Provins et des Ormes.

Longueville à Provins.	6	
Chalmaison aux Ormes	3	9

Embranchement de Montereau.

Hermé à Montereau.		28
		700

Réseau des Ardennes.

Reims à Rethel	40	
Rethel à Charleville et Nouzon	53	
Mézières à Donchery et Sedan	19	
Reims à Laon	52	164
		864

LIGNES A LIVRER A L'EXPLOITATION

En 1859.	Vesoul à Gray.	54			
	Gretz à Coulommiers.	32	86		
En 1862.	Épinal à Favernay.	69			
	Troyes à Bar-sur-Seine.	30	99	185	

Réseau des Ardennes.

En 1863.	Reims à Soissons	64			
	Sedan à Thionville	116	180		
En 1866, etc.	Charleville à la frontière, par Givet.	54			
Embranchement sur la frontière, par Longwy.		20	74	254	439
	Total du nouveau réseau.				1,303

CONCESSION ÉVENTUELLE.

Mézières à Hirson		51

RÉCAPITULATION :

En exploitation sur l'ancien réseau		951
— le nouveau réseau		864
		1,815
A construire sur l'ancien réseau	20	
— sur le nouveau réseau	439	459
Totalité des concessions définitives		2,274
Concessions éventuelles		51
Ensemble		2,325

OUEST.

Ancien réseau.

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.

Paris à Rouen.

Paris à Asnières	5	
Asnières à Colombes	4	
Colombes à Mantes	47	
Mantes à Tourville	68	
Tourville à Sotteville	10	
Sotteville à Rouen, r. d.	6	
Sotteville à Rouen, r. g.	3	143

Rouen au Havre.

Rouen à Malaunay	9	
Malaunay à Beuzeville	53	
Beuzeville au Havre	26	88
Malaunay à Dieppe	50	
Beuzeville à Fécamp	18	
Traversée de Fécamp	2	70
A reporter		301

Report 301

Paris à Cherbourg.

Paris à Mantes, 47 kil., compris dans la ligne de Paris à Rouen.		
Mantes à Serquigny	93	
Serquigny à Lisieux	41	
Lisieux à Mézidon	25	
Mézidon à Caen	24	
Caen à Saint-Fromont	57	
Saint-Fromont à Valognes	43	
Valognes à Cherbourg	32	315

Paris à Brest.

Paris à Viroflay	14	
Viroflay à Chartres	73	
Chartres au Mans	124	
Le Mans à Laval	89	
Laval à Rennes	73	373

Le Mans à Mézidon.

Le Mans à Alençon	52	
Alençon à Séez	20	
Séez à Argentan	23	
Argentan à Mézidon	43	138

Paris à Saint-Germain.

Paris à Colombes, 9 kil., compris dans la ligne de Paris à Rouen.		
Colombes à Saint-Germain	11	
Asnières à Auteuil	4	
Batignolles à Auteuil	7	22

Paris à Versailles, r. d.

Paris à Asnières, 5 kil., compris dans la ligne de Paris à Rouen.		
Asnières à Viroflay	16	
Viroflay à Versailles, r. d.	2	18

A reporter 1,167

Report			1,167

Paris à Versailles, r. g.

Paris à Viroflay, 14 kil., compris dans la ligne de Paris à Brest.			
Viroflay à Versailles, r. g.			1

Raccordement de Viroflay.

Viroflay r. d. à Viroflay, r. g.			2
			1,170

LIGNES A LIVRER A L'EXPLOITATION.

En 1859. Saint-Fromont à Saint-Lô.			18
Total de l'ancien réseau			1,188

Réseau nouveau.

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.

Lisieux à Honfleur.

Lisieux à Pont-l'Evêque			18

LIGNES A LIVRER A L'EXPLOITATION.

En 1860. *Lisieux à Honfleur.*			
Pont-l'Evêque à Honfleur.		26	
En 1861. Serquigny à Rouen.	57		
Paris à Brest.			
Rennes à Brest	250	307	
En 1862. *Redon à Saint-Malo.*			
Rennes à Saint-Malo.		74	
En 1863. *Redon à Saint-Malo.*			
Redon à Rennes.	72		
A reporter.	72	407	18

Report.	72	407	18

Angers à Mézidon.

Angers au Mans	100	172	
n 1866. Argentan à Granville.	133		
Saint-Cyr à Surdon	159		
Rouen à Amiens, pour 1/3.	45		
Paris à Dieppe par Pontoise et Gisors . . } Pont-l'Évêque à Trouville . . . . } Aigles à Conches. . . . . }	178	515	1,094
Total du réseau nouveau . . .			1,112

RÉCAPITULATION.

En exploitation sur l'ancien réseau		1,170
Id. le nouveau réseau.		18
		1,188
A construire sur l'ancien réseau	18	
Id. le nouveau réseau.	1,094	1,112
Totalité des concessions définitives		2,300

ORLÉANS.

Ancien réseau.

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.

Paris à Orléans.

Paris à Juvisy	19	
Juvisy à Orléans	102	121

Orléans à Tours.

Raccordement à Orléans.	1	
Orléans à Tours	114	115
A reporter.		236

Report.		236

Tours à Bordeaux.

Raccordement de Tours	1	
Tours à Poitiers.	100	
Poitiers à Angoulême	113	
Angoulême à Coutras	82	
Coutras à Bordeaux	51	347

Poitiers à la Rochelle et à Rochefort.

Poitiers à Saint-Benoist, 14 kil., compris dans la ligne de Tours à Bordeaux.		
Saint-Benoist à Niort.	74	
Niort à Aigrefeuille	49	
Aigrefeuille à la Rochelle	18	
Aigrefeuille à Rochefort.	16	
Raccordement d'Aigrefeuille.	1	158

Orléans au Guétin.

Raccordement à Orléans.	1	
Orléans à Vierzon	80	
Vierzon à Bourges.	32	
Bourges au Guétin.	57	170

Vierzon à Limoges.

Vierzon à Châteauroux.	59	
Châteauroux à Argentan	31	
Argentan à Limoges	107	197
Tours au Mans.		94

Tours à Nantes.

Raccordement de Tours	2	
Tours à Angers	107	
Angers à Nantes	87	196
A reporter.		1,398

	Report			1,398
Nantes à Saint-Nazaire				64
				1,462

(Non compris la ligne de Juvisy à Corbeil, de 12 kil., laquelle appartient à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, mais qui est exploitée par la Compagnie d'Orléans.)

LIGNES A LIVRER A L'EXPLOITATION.

En 1860. *Savenay à Châteaulin.*

Savenay à Redon	50		
Redon à Lorient	102	152	

En 1863. *La même ligne.*

Lorient à Quimper		69	

En 1864. *La même ligne.*

Quimper à Châteaulin	28		

Embranchement de Napoléonville.

Band à Napoléonville	36	64	285
Total du réseau ancien			1,747

Réseau nouveau

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.

Paris à Orsay.

Paris à Sceaux.	11	
Bourg-la-Reine à Orsay..	14	25
Coutras à Périgueux.		75

Du Lot à Montauban et embranchements sur Rodez et Decazeville.

Montauban au Lot.	130	
Du Lot à Panchot..	12	
A reporter. . .	142	100

Report. . .		142	100
Panchot à Cransac.		11	
Cransac à Saint-Christophe		15	
Embranchement de Decazeville.		5	173

Montluçon à Moulins et embranchement sur Bezenet.

Montluçon aux Barres et à Bezenet		28	
Les Barres à Moulins.		57	85
			358

LIGNES A LIVRER A L'EXPLOITATION.

En 1859.	Raccordement à Bordeaux		4	
	Du Lot à Montauban, etc.			
	Saint-Christophe à Marcillac	5		
	Marcillac à Rodez.	25	30	
En 1860.	*Limoges à Agen.*			
	Limoges à Thiviers.	61		
	Thiviers à Périgueux.	40		
	Niversac à Agen.	135		
	Arvant au Lot.			
	La Capelle au Lot.	30		
	Périgueux à la Capelle.			
	Périgueux à Niversac.	10		
	Niversac à Brives.	64		
	Brives à la Capelle.	73	413	
En 1865.	Paris à Tours par Vendôme	205		
	Nantes à Napoléon-Vendée.	67		
	Bourges à Montluçon.	103		
	Toulouse à Albi et à la ligne du Lot.	128	503	
	A reporter. . .		950	358

Report. . .		950	358

En 1866, etc. *Arvant au Lot.*

Arvant à Lempdes.	3		
Lempdes à Massiac..	20		
Massiac à Murat.	33		
Murat à Aurillac.	55		
Aurillac à la Capelle.	45	156	1,106
Total du nouveau réseau.			1,464

CONCESSIONS ÉVENTUELLES.

Embranchement sur Cahors.	40	
— Villeneuve-d'Agen.	25	
— Bergerac.	30	
— Tulle.	26	
Tours à Vierzon.	105	
Orléans à la ligne du Bourbonnais.	64	
Montluçon à la ligne de Limoges.	100	
Poitiers à la ligne de Limoges.	106	
Angers à Niort.	140	
Limoges à Brives.	65	701

RÉCAPITULATION.

En exploitation sur l'ancien réseau.		1,462
— le nouveau réseau.		358
		1,820
A construire sur l'ancien réseau.	285	
— sur le nouveau réseau..	1,106	1,391
Totalité des concessions définitives.		3,211
Concessions éventuelles..		701
Ensemble.		3,912

PARIS A LYON ET A LA MÉDITERRANÉE.

Ancien réseau.

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.

1re SECTION. — PARIS A LYON.

Paris à Lyon.

Paris à Moret	68	
Moret à Montereau	11	
Montereau à la Roche.	76	
La Roche à Tonnerre	41	
Tonnerre à Dijon.	118	
Dijon à Chalon.	68	
Chalon à Mâcon	58	
Mâcon à Lyon (Perrache.).	71	
Embranchement sur Chalon.	1	512

Embranchement d'Auxerre.

La Roche à Auxerre.		19

Dijon à Belfort.

Dijon à Auxonne.	30	
Auxonne à Dôle	15	
Dôle à Besançon	45	
Besançon à Montbelliard.	80	
Montbelliard à Belfort.	15	185
Auxonne à Gray.		34
Dôle à Salins		38

2e SECTION. — LYON A LA MÉDITERRANÉE.

Lyon à Marseille.

Lyon à Saint-Rambert	61	
Raccordement de Givors.	3	
Saint-Rambert à Valence.	45	
Valence à Avignon	125	
A reporter. . . .	234	788

Report . . .	234	788
Avignon à Tarascon	22	
Raccordement de Tarascon	3	
Tarascon à Rognac	72	
Rognac à Marseille	27	
Embranchement de la Joliette	3	361

Tarascon à Cette.

Tarascon à Beaucaire	2	
Beaucaire à Nîmes	26	
Nîmes à Montpellier	50	
Montpellier à Cette	27	105

Nîmes à la Levade.

Nîmes à Alais	48	
Alais à la Levade	17	65

Embranchement d'Aix.

Rognac à Aix		25

Marseille à Toulon.

Marseille à Aubagne	15	
Aubagne à Toulon	47	62
		1,406

3e SECTION. — LYON A GENÈVE.

Saint-Clair à Ambérieux	43	
Ambérieux à Seyssel	65	
Seyssel à la frontière suisse	38	
Ambérieux à Bourg	31	
Bourg à Mâcon	36	
Embranchement sur la frontière sarde par Culoz . . .	2	
Saint-Clair aux Brotteaux	3	218
De la frontière française à Genève		14
		1,638

LIGNE A LIVRER A L'EXPLOITATION.

3e SECTION.

En 1859. Lyon à Saint-Clair.		7	

LIGNES A LIVRER A L'EXPLOITATION.

1re SECTION.

En 1863. Chalon à Dôle	65		
Bourg à Lons-le-Saulnier	62		
Lons-le-Saulnier à Dôle.	72	199	206
Total de l'ancien réseau			1,844

Réseau nouveau.

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.

1re SECTION. — PARIS A LYON.

Villeneuve-Saint-Georges à Lyon.

Juvisy à Corbeil	12	
Nevers au Guétin.	11	
Le Guétin à Saint-Germain-des-Fossés	91	
Saint-Germain-des-Fossés à la Palisse.	17	
La Palisse à Roanne	47	178

Saint-Germain-des-Fossés à Arvant.

Saint-Germain-des-Fossés à Clermont	65	
Clermont à Arvant	60	
Saint-Etienne à Germiny	13	138

Rhône-et-Loire.

Roanne à la Guérillière.	68		
La Guérillière à Saint-Etienne.	12		
Saint-Etienne à Lyon	57		
Embranchement d'Andrézieux	5		
Embranchement de Montrambert.	8	150	
A reporter.			466

Report. 466

LIGNES A LIVRER A L'EXPLOITATION.

En 1861. 1re section. *Villeneuve-Saint-Georges à Lyon.*			
Villeneuve-Saint-Georges à Juvisy	7		
Corbeil à Montargis	88		
Montargis à Briare	48		
Briare à Nevers.	89		
Moret à Montargis.	51		
		283	
En 1863. 1re section.			
Montbrison à Andrézieux.	19		
Roanne à Lyon par Tarare	80		
Embranchement de Vichy.	10		
Moirans à Valence.	71	180	
En 1865. Nevers et Moulins à la ligne de Chalon à Lyon.	280		
Mouchard à la frontière suisse par Verrière et Jougne.	90		
Châtillon à la ligne de Lyon.	35		
Montbéliard à Delle et à Audincourt . . .	22	427	
En 1865. 2e section. *Arvant à Saint-Etienne.*			
Brioude au Puy	75		
Le Puy à Firminy.	74	149	
En 1865. Toulon à la frontière d'Italie et embranchement sur Draguignan	151		
Embranchements de Privas et Crest.	38	189	1,228
Total du réseau nouveau. . .			1,694

CONCESSIONS ÉVENTUELLES.

Brioude vers Alais.	209	
Carpentras	17	
Avignon à Gap et Aix à Miramas	361	587

RÉCAPITULATION :

En exploitation sur l'ancien réseau		1,638
— le nouveau réseau		466
		2,104
A construire sur l'ancien réseau	206	
— le nouveau réseau	1,228	1,434
Totalité des concessions définitives		3,538
Concessions éventuelles		587
Ensemble		4,125

(La ligne de Juvisy à Corbeil, de 12 kil., est exploitée par la Compagnie d'Orléans.)

DAUPHINÉ.

(Entrant au nouveau réseau de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.)

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.

Saint-Rambert à Grenoble.

Saint-Rambert à Rives	56	
Rives à Piquepierre	34	
Piquepierre à Grenoble	2	

Beaucroissant à Lyon.

Bourgoin à Lyon	42	134

LIGNE A LIVRER A L'EXPLOITATION.

En 1861. Beaucroissant à Bourgoin	49
Totalité des concessions	183

MIDI.

Ancien réseau.

LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.

Bordeaux à Cette.

Bordeaux à Langon	43	
Langon à Tonneins	54	
Tonneins à Agen	39	
Agen à Valence-d'Agen	26	
Valence à Castel-Sarrasin	26	
Castel-Sarrasin à Toulouse	70	
Toulouse à Carcassonne	90	
Carcassonne à Béziers	85	
Béziers à Cette	48	481

Bordeaux à Bayonne.

Bordeaux à Lamothe	43	
Lamothe à Morcens	66	
Morcens à Dax	39	
Dax à Bayonne	50	198

Embranchement de Mont-de-Marsan.

Morcens à Mont-de-Marsan	38	
Narbonne à Perpignan	61	
Embranchement de la Teste et d'Arcachon	15	114
		793

LIGNE A LIVRER A L'EXPLOITATION.

En 1859. Embranchement de Bordeaux, pour 1/2	4
Total de l'ancien réseau	797

Nouveau réseau.

LIGNE LIVRÉE A L'EXPLOITATION.

Mont-de-Marsan à Tarbes			100

LIGNES A LIVRER A L'EXPLOITATION.

En 1859. *Agde à Clermont.*

	Agde à Pézénas		21	
En 1861.	Pézénas à Clermont		20	
En 1865.	Toulouse à Bayonne	280		
	Embranchement sur Bagnères	20		
	Ramons à Dax	28		
	Saint-Simon à Foix	71		
	Agen à Rabastens	153		
Prolongement à Lodève		17		
Bayonne à Irun		35	604	645
	Total du nouveau réseau			745

CONCESSIONS ÉVENTUELLES.

Embranchement sur Castres	49	
Perpignan à Port-Vendres	36	85

RÉCAPITULATION.

En exploitation sur l'ancien réseau		793
— le nouveau réseau		100
		893
A construire sur l'ancien réseau	4	
— le nouveau réseau	645	649
Totalité des concessions définitives		1,542
Concessions éventuelles		85
Ensemble		1,627

SITUATION DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS AU 1er DÉCEMBRE 1859.

CONCESSIONS DÉFINITIVES. — LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION. — LIGNES A TERMINER ET LES ÉPOQUES DE LEUR OUVERTURE D'APRÈS LES CAHIERS DES CHARGES. — CONCESSIONS ÉVENTUELLES.

DÉSIGNATION DES LIGNES.	CONCESSIONS DÉFINITIVES.	LIGNES LIVRÉES A L'EXPLOITATION.	LIGNES RESTANT A OUVRIR.	ÉPOQUES D'OUVERTURE D'APRÈS LES CAHIERS DES CHARGES.								TOTAL ÉGAL AUX CONCESSIONS DÉFINITIVES.	CONCESSIONS ÉVENTUELLES.	TOTAL GÉNÉRAL.
				1859.	1860.	1861.	1862.	1863.	1864.	1865.	1866 etc			
	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.	kil.
Nord.	1.365	967	398	3	154	5	84	152	»	»	»	1.365	205	1.570
Hautmont à la frontière (1). . . .	11	11	»	»	»	»	»	»	»	»	»	11	»	11
Est. — Ardennes.	2.274	1.815	459	88	18	»	90	180	»	»	74	2.274	51	2.325
Ouest	2.300	1.188	1.112	18	26	307	74	172	»	»	515	2.300	»	2.300
Orléans	3.211	(2) 1.820	1.391	34	565	»	»	69	64	503	156	3.211	701	3.912
Paris à Lyon et à la Méditerranée. — Lyon à Genève. — Dauphiné.	3.721	2.238	1.483	7	»	332	»	379	»	576	189	3.721	587	4.308
Midi.	1.542	893	649	25	»	20	»	»	»	604	»	1.542	85	1.627
Graissessac et Béziers.	52	43	9	9	»	»	»	»	»	»	»	52	»	52
Bessèges à Alais.	33	33	»	»	»	»	»	»	»	»	»	33	»	33
Anzin et Somain.	19	19	»	»	»	»	»	»	»	»	»	19	»	19
Carmaux à Albi.	15	15	»	»	»	»	»	»	»	»	»	15	»	15
Ceinture	17	17	»	»	»	»	»	»	»	»	»	17	»	17
Bordeaux au Verdon.	100	»	100	45	»	55	»	»	»	»	»	100	»	100
	14.660	9.059	5.601	229	763	719	257	952	64	1.683	934	14.660	1.629	16.289

(1) Construite par une Compagnie belge, mais exploitée par la Compagnie du Nord.
(2) Non compris la section de Juvisy à Corbeil, de 12 kil., appartenant à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée.

On a vu page 22 que les dépenses prévues pour tout le réseau de 16,289 kilomètres sont évaluées à 6,660,000,000 fr., y compris les subventions diverses de 915,000,000 fr., soit 409,000 fr. le kilomètre, ou en diminuant les subventions, 353,000 fr. dépensés par kilomètres par les Compagnies.

Les dépenses faites jusqu'à la fin de 1858 ont été de 3,524,211,806 fr., qui, répartis sur les 8,685 kilomètres alors en exploitation, et sans tenir compte des dépenses faites pour les lignes en construction, donnent un coût kilométrique de 405,881 fr., ou 319,300 fr., dépensés par les Compagnies en retranchant les 751 millions de francs de subventions qui avaient été fournis à cette époque.

Le capital émis par les Compagnies est bien supérieur à celui qui a été réellement dépensé pour la construction, le matériel, etc., des chemins de fer. En effet, au prix de l'émission, le capital des actions et des obligations était, au 1er janvier 1859, de. . . . . . 3,549,540,698 fr.

Les dépenses, déduction faite des subventions, se sont élevées à. . . . . 2,773,211,806 fr.

Cette somme de. . . . . 776,328,892 fr.

représente donc la prime accordée aux nombreuses fusions et rachats, et à peu près 100 millions d'encaisse.

Ledit capital se compose :

D'actions, pour.	1,416,051,300 fr.
D'obligations, pour.	2,133,489,398 fr.
Total.	3,549,540,698 fr.

Cette somme est, comme on l'a dit plus haut, celle obtenue au prix d'émission. Voici maintenant ce même capital représenté dans ses situations diverses :

	Actions.	Obligations.	Total.
Valeur nominale.	1,349,167,000	3,351,648,000	4,700,815,000
— d'émission.	1,416,051,300	2,133,489,398	3,549,540,698
— du remboursement.	1,349,167,000	3,465,475,950	4,814,642,950
— au cours du 31 déc. 1858.	2,333,312,475	2,204,288,634	4,537,601,109
— — 30 avril 1859.	1,893,471,105	2,033,762,717	3,927,233,822

La proportion entre la valeur aux cours du jour et les diverses valeurs était donc :

	Le 31 déc. 1858.	Le 30 avril 1859.
Valeur nominale des actions à la valeur du cours. . . .	1 à 1,73	1 à 1,40
— des obligations —	1 à 0,66	1 à 0,60
— d'émission — —	1 à 1,03	1 à 0,95
— du remboursement — —	1 à 0,64	1 à 0,58

Le capital, *obligations* au prix de l'émission, est, ainsi qu'on l'a vu, de 50 0/0 supérieur à celui *actions*, et comme il est certain que la majeure partie du capital nécessaire à l'achèvement du réseau sera créée en émettant de nouvelles obligations, le chiffre totalisé de celles-ci s'élèvera à environ 350 0/0 du capital-actions. Cette création considérable d'obligations peut-elle présenter de sérieux dangers, comme le prétendent certains économistes? Nous ne le croyons pas. Les Compagnies de chemins de fer se trouvent dans la même situation qu'un propriétaire foncier, qui, pour agrandir ou pour améliorer sa propriété, trouve plus avantageux d'hypothéquer son immeuble que de s'adjoindre un associé, surtout si cet immeuble n'est pas grevé au delà des 2/3 de sa valeur, proportion à laquelle sont ordinairement consentis les prêts hypothécaires. En admettant donc que les Compagnies créeraient en obligations tout le capital de 2 1/2 milliards nécessaire pour l'achèvement du réseau, le capital-obligations au prix d'émission serait de 4 1/2 milliards, soit les 2/3 (la proportion ordinaire des prêts hypothécaires) de la valeur totale des chemins de fer, s'élevant alors à 6,660,000,000 fr. Les obligations ainsi créées restent donc parfaitement non-seulement dans les limites ordinaires des emprunts hypothécaires, mais la sécurité qu'elles offrent est encore augmentée, pour la plus grande partie, par la garantie accordée par l'État aux termes des lois du 8 février 1859 et autres. Il ne peut donc être douteux que les obligations sont et seront toujours parfaitement garanties.

Les adversaires du système des obligations, en comparant les emprunts faits par les Compagnies des chemins de fer anglais à ceux faits ou à faire par les Compagnies françaises, paraissent n'avoir pas compris qu'il faut que la situation soit la même pour pouvoir établir une comparaison équitable, et que cette parité de situation n'existe nullement entre les chemins de fer de ces deux nations.

Il est vrai qu'en Angleterre le capital-obligations ne s'élève qu'au tiers du capital-actions, et que la charge des obligations n'est que de 4 1/2 0/0; tandis qu'en France le capital-obligations représente une fois et demie le capital-actions, et sa charge est d'environ 5 1/2 0/0. Cette différence s'explique facilement : en Angleterre, les concessions étant perpétuelles, les Compagnies n'ont pas à se préoccuper du remboursement des actions; or, il est évident que pour elles il est plus avantageux de se procurer l'argent nécessaire au moyen d'un titre non remboursable, que d'avoir recours à des titres qui ne jouissent point de ce privilége. Aussi y crée-

t-on, autant que possible, le capital au moyen d'actions, et pour obtenir ce but, la plupart des Compagnies ont émis des actions de priorité qui, en fait, ne sont que des obligations non remboursables, jouissant à la fois d'un revenu fixe et d'un revenu variable. Les concessions étant à perpétuité, les emprunts que les Compagnies sont obligées de contracter ne peuvent donc être que temporaires et le plus souvent à de courtes échéances. Les Compagnies n'ayant pas besoin d'offrir l'attrait de la prime pour obtenir quelques prêts relativement faibles, on s'explique la différence de la charge entre les emprunts des Compagnies françaises et anglaises.

Ces raisons produites, il est impossible de comparer la situation financière des chemins de fer français et anglais, et de conclure à l'avantage des uns ou des autres.

Cette comparaison devient possible en ce qui concerne les résultats obtenus par les chemins de fer des divers pays ; pour la faciliter, nous donnerons dans le tableau suivant les faits de l'exploitation pour chaque pays et pour la France par chaque Compagnie, au point de vue particulier et dans l'ensemble général. Nous faisons remarquer cependant que le capital dépensé comprend les sommes fournies par les subventions, et que par conséquent, pour la France, le coût kilométrique s'élève à un chiffre plus élevé que celui dépensé par les Compagnies. Nous avons cru devoir admettre de cette manière les dépenses faites pour établir une comparaison équitable ; car la plupart des autres Etats n'ont accordé aucune subvention aux Compagnies de chemins de fer.

Au bas du tableau se trouvent indiquées les longueurs de chemins de fer de plusieurs pays sur lesquels aucun détail de l'exploitation n'a été publié.

SITUATION DES CHEMINS DE FER DE TOUS LES PAYS DU MONDE.

NOMS des PAYS.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	EXERCICE.	CAPITAL DÉPENSÉ.	DÉPENSE kilométrique.	RECETTE TOTALE.	RECETTE KILOMÉTRIQUE Dernier exercice.	RECETTE KILOMÉTRIQUE Avant-dernier exercice.	Proportion de la Dépense à la Recette.
France.	kil.		fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	0/0
Nord	924	1858	418.934.745	453.389	54.235.900	58.694	58.342	38.02
Est	1.618	1858	596.983.030	368.963	54.208.435	33.497	33.802	47.86
Ouest	1.143	1858	489.863.407	429.452	41.068.837	35.937	41.315	41.72
Orléans	1.748	1858	632.185.289	361.662	62.866.104	35.970	38.593	37.95
Lyon-Méditerranée	1.814	1858	856.445.408	472.134	95.958.636	52.898	56.084	39.21
Midi	793	1858	274.353.389	345.994	15.404.436	19.425	17.946	52.27
Ardennes	155	1858	48.001.306	309.750	1.714.026	11.058	3.609	62.34
Genève	229	1858	103.074.923	450.109	4.870.539	21.266	15.044	62.94
Dauphiné	134	1858	38.857.720	291.475	1.756.304	13.106	9.795	73.75
Graissessac-Béziers	43	1858	31.772.717	738.900	19.144	»	»	»
Bességes à Alais	33	1858	12.000.875	363.663	989.516	29.985	2.344	54.69
Ceinture	17	1858	15.859.536	932.914	1.451.213	85.365	90.915	57 32
Anzain à Somain	19	1858	2.282.461	120.130	349.544	18.397	19.583	52.16
Carmaux à Albi	15	1858	3.600.000	240.000	110.766	7.384	»	49.76
TOTAL	8.685		3.524.241.806	405.781	335.003.394	38.561	41.038	42.28
États-Unis	44.574	1858	5.045.498.660	113.201	556.571.400	12.487	12.667	57.94
Angleterre	15.303	1858	7.898.750.000	516.156	594.094.125	38.822	39.984	47.63
Prusse	4.884	1858	1.049.115.170	214.845	131.119.419	30.904	28.332	45 22
Autriche y compris la Lombardie	4.326	1858	973.319.793	224.991	118.964.900	27.496	28.792	47.94
Bavière	1.244	1858	273.800.330	220.097	21.489.474	17.274	16.667	43.89
Hanovre	828	1858	167.087.096	201.797	17.380.390	20.991	15.928	57.80
Saxe	590	1858	177.458 662	300.778	21.579.093	36.570	35.846	47.64
Brunswick	178	1857	27.111.375	152.311	5.605.361	31.491	28.954	51.32
Bade	334	1857	88.617.176	265.321	8.214.600	24.594	23.884	49.70
Wurtemberg	309	1857	70.773.660	229.041	8.322.239	26.933	23.678	62.02
Divers Etats allem.	813	1857	192.169.166	236.370	18.399.645	22.632	22.065	47.11
Danemark sans les provinces all.	345	1857	43.109.226	124.925	6.582.497	16.181	15.876	32.78
Belgique-Lux.	1.565	1857	453.120.965	290.000	40.890.229	26.128	27.543	57.86
Hollande	259	1858	69.052.675	266.612	6.555.090	25.309	26.174	57.41
Espagne-Port.	1.012	1858	214.628.346	212.080	14.673.795	14.498	12.163	59.63
Etats sardes.	940	1858	249.551.500	265.480	19.453.788	20.695	18.630	49.32
Toscane	293	1858	38.288.231	207.066	1.862.319	13.068	12.742	48.64
Suisse	436	1858	111.268.000	232.570	5.708.170	13.072	13.735	47.63
Canada	2.393	1858	398.981.700	166.729	39.187.175	16.376	17.085	58.18
Amérique centrale et du **Sud**	458	1857	149.636.302	326.719	9.957.930	21.085	21.792	47.38
Cuba	891	1857	83.601.193	93.828	7.517.367	8.437	8.174	54.73
Indes occiden.	112	1857	8.350.000	127.460	1.506.075	13.447	14.752	58. »
Indes oriental.	594	1858	400 068.700	676.935	7.932.550	13.416	13.057	44.07
Australie	72	1857	23.428.000	325.388	2 094.375	29.088	30.146	60.47
TOTAL	91.435		21.730.987.730	237.666	2.000.665.400	21.884	21.989	51.86
Afrique	644	1857	»	»	»	»	»	»
Deux-Siciles	116	1857	»	»	»	»	»	»
Etats romains	96	1858	»	»	»	»	»	»
Suède et **Norw.**	221	1858	»	»	»	»	»	»
Russie	1.094	1858	»	»	»	»	»	»
Canada	232	1858	»	»	»	»	»	»
TOTAL	93 858		»	»	»	»	»	»

Il ressort du tableau qui précède qu'en France la construction des chemins de fer a coûté 405,781 fr., soit, en retranchant les subventions, 319,300 fr. par kilomètre ; qu'elle y a été plus coûteuse que dans *aucun* des autres pays de l'Europe, si ce n'est l'Angleterre où le kilomètre revient à 516,156 fr. Mais en revanche la France a obtenu comme exploitation les plus brillants résultats : ses recettes kilométriques pour 1857 ont été les plus élevées de tous les pays, et pour 1858 elles n'ont été excédées par l'Angleterre que de 261 fr. ; de plus les frais d'exploitation ont été les plus faibles. Ainsi le prix élevé des constructions y est largement compensé par les résultats favorables de l'exploitation qui dépassent singulièrement ceux de tous les autres pays. En effet, la recette moyenne par kilomètre de tous les chemins de fer a été de 21,881 francs, et les frais d'exploitation de 51,86 0/0, soit une recette nette de 10,533 francs ; en France la recette s'est élevée à 38,561 fr. et les dépenses à 42,28 0/0, soit une recette nette de 23,256 fr. Or, si la recette nette de tous les pays de 10,533 fr. correspond à un coût kilométrique de 231,824 fr., il est évident qu'en France, à raison de la recette nette de 23,256 fr., le coût kilométrique aurait pu s'élever à 511,849 fr. pour être équivalent à celui en moyenne des autres pays.

On peut donc dire qu'en proportion du produit le coût kilométrique en France est inférieur de 106,068 fr. à la moyenne de celui des autres pays. Ceci nous conduit naturellement à comparer le revenu des chemins de fer français à ceux des autres pays. Toutefois comme tous les réseaux ne sont point encore assez avancés pour offrir des dividendes, nous aurons à apprécier ce revenu sous deux aspects différents, d'abord au point de vue des sommes que les Compagnies ont distribuées aux actionnaires à titre d'intérêt et de dividendes, et ensuite d'après les recettes nettes, eu égard aux sommes dépensées pour la construction des réseaux français, sommes dans lesquelles nous comprendrons, bien entendu, les dépenses faites par l'Etat, afin de pouvoir établir une comparaison avec les chemins de fer étrangers.

1° Comparaison du revenu des actions.

	Dividende et intérêt.	
	1857.	1858.
	fr. c.	fr. c.
Nord.	60 »	61 »
Est.	40 65	40 46
Ouest.	37 50	33 »
Orléans.	90 »	87 »
Paris-Lyon-Méditerranée.	53 »	49 50

	1857.	1858.
Revenu moyen en pour cent sur la valeur nominale des actions pour la France. . . .	11 25 0/0	10 85 0/0
Idem l'Angleterre . . .	6 83	6 18
Idem les États-Unis . .	7 42	6 84
Idem la Prusse	90 09	8 69
Idem l'Autriche. . . .	10 74	10 12
Revenu moyen des cinq pays.	9 06 0/0	8 53 0/0

2° Comparaison du revenu résultant de la recette nette sur toutes les sommes dépensées.

	Recettes nettes en pour cent sur les sommes dépensées.	
	1857.	1858.
	fr. c.	fr. c.
Nord.	7 95 0/0	8 02 0/0
Est.	3 84	3 83
Ouest.	4 17	4 57
Orléans.	4 65	4 42
Paris-Lyon-Méditerranée.	4 67	4 53
Midi	1 96	2 68
Ardennes	0 26	1 35
Genève.	1 13	1 64
Dauphiné	1 29	1 18
Bességes et Alais.		3 67
Recettes nettes en moyenne pour la France (1).	4 96	5 46
Idem l'Angleterre.	4 06	3 75
Idem les États-Unis.	5 18	4 83
Idem la Prusse. .	7 44	7 57
Idem l'Autriche. .	7 53	7 46
Recettes nettes moyennes des cinq pays.	5 85 0/0	5 81 0/0

De plus, on doit se rappeler qu'à l'expiration des concessions des chemins de fer, le matériel roulant, l'outillage et l'approvisionnement des ateliers seront rachetés par l'Etat, et que la somme ainsi remboursée sera partagée entre les actions, qui, alors, ne seront que des actions de

(1) En déduisant les dépenses faites par l'Etat, la recette moyenne sera de 5 89 0/0 pour 1857, et de 6 32 0/0 pour 1858 sur les sommes dépensées par les Compagnies.

jouissance, par suite de leur amortissement successif à raison de 500 fr. chacune.

Il serait, certes, fort intéressant de pouvoir déterminer la somme que l'Etat aura à rembourser et par conséquent celle qui écherra à chaque action ; mais une telle appréciation ne pourrait être qu'extrêmement vague, car, comment prévoir à quelle somme s'élèveront les approvisionnements, etc., et quel sera le nombre des actions vers 1950 ?

Au lieu de faire, à ce sujet, des calculs très-hasardés sur l'avenir, nous aimons mieux nous servir des chiffres établis par les comptes des Compagnies, et supposer qu'au moment du rachat par l'Etat, la situation serait en rapport avec celle d'aujourd'hui. Voici, d'après les comptes de l'exercice 1858, quelle serait actuellement la somme à rembourser par l'Etat à chaque Compagnie et la part dont jouirait chaque action.

	Sommes dépensées pour le matériel roulant, etc., et à rembourser par l'État. fr.	Nombre des actions.	Part dans ladite somme pour chaque action. fr.
Nord..............	72,442,065	525,000	138
Est................	84,459,288	500,000	169
Ardennes..........	6,049,241	84,000	72
Ouest.............	75,347,000	300,000	251
Orléans...........	107,534,700	300,000	358
Paris-Lyon-Méd.....	109,476,300	693,000	158
Lyon à Genève.....	8,725,190	80,000	109
Dauphiné..........	6,079,417	35,000	173
Midi..............	101,140,696	223,334	453

En supposant donc que le terme des concessions soit arrivé, l'Etat aurait aujourd'hui à rembourser 571,253,897 fr., soit 65,820 fr. par kilomètre livré à l'exploitation le 31 décembre 1858.

Quoi qu'on en ait dit, la supériorité de produit des chemins de fer français est bien et dûment constatée; néanmoins toutes les lignes composant leur réseau ne jouissent pas au même degré de cet avantage, ainsi que l'on en pourra juger par les tableaux qui suivent et dans lesquels on trouvera détaillés tous les faits de l'exploitation se référant à chaque Compagnie depuis son origine jusqu'au 1er décembre 1859.

CHEMINS DE FER

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
			kil.			kil.	fr.
Nord.	1843	(1)	480	Paris à la frontière belge et à Dunkerque (1).	(2) 21 nov. 1842	27	(21) 9.194.541
—	1844	. . . . .	480	. . . .	. . . .	27	(21) 10.219.888
—	1845	10 sept. 1845	(3) 482	Constitution de la Compagnie du Nord (4).	. . . .	27	(21) 10.814.361
—	1846	. . . . .	482	. . . .	(12) 20 juin 1846.	337	105.478.689
—	1847	(5) 1er avril 1847	584	Creil à Saint-Quentin	(13) 21 oct. 1847.	370	142.047.461
—	1848	. . . . .	584	. . . .	(14) 1er sept. 1848	512	179.490.094
—	1849	. . . . .	584	. . . .	(15) 1849. . . .	555	192.473.304
—	1850	. . . . .	584	. . . .	(16) 1850. . . .	584	197.219.816
	1847	24 oct. 1843.	123	Amiens à Boulogne	(17) 1847. . . .	409	30.441.870
Amiens à Boulogne.	1848	. . . . .	123	. . . .	(18) 17 avril 1848	123	37.914.498
	1849	. . . . .	123	. . . .	. . . .	123	38.308.992
	1850	. . . . .	123	. . . .	. . . .	123	38.212 978
—	1851	19 févr. 1852.	912	Fusion de la Comp. Amiens à Boulogne (6) et nouvelles concessions (7).	Fusion. . .	707	236.746.737
—	1852	. . . . .	912	. . . .	. . . .	707	240.373.841
—	1853	13 août 1853 3 nov. 1853.	967	Saint-Denis à Creil (8). . . . . Charleroi à Erquelines (9).	. . . .	707	253.149.924
—	1854	17 oct. 1854. 20 déc. 1854.	973	Noyelles à Saint-Valery . . . . Namur à Liége (10).	. . . .	707	278.864.436
—	1855	. . . . .	973	. . . .	(19) 1855. . . .	793	325.279.118
—	1856	. . . . .	973	. . . .	. . . .	793	356.969.496
—	1857	(11) 1857.	1.365	. . . . (11)	(20) 1857. . . .	867	394.058.760
—	1858	20 juill. 1858	1.365	Mons à Hautmont (30).	(27) 1858. . . .	924	418.931.745
—	1859 Jusqu'au 1er déc.	. . . . .	1.365	Saint-Denis à Creil par Chantilly.	10 mai 1859.	967	. . . .

NOTES.

(1) 9 juillet 1838, de Lille à Dunkerque et Calais.	145 kilom.
15 juillet 1840, de Lille à Valenciennes et à la frontière belge. . .	27 —
11 juin 1841, de Paris à Lille.	308 —
	480 kilom.

La ligne de Lille à Dunkerque concédée à une Compagnie a été reprise par l'Etat le 26 juillet 1839, de sorte que la construction de tout le réseau de 480 kil. a été aux frais de l'Etat jusqu'à la constitution de la Compagnie du Nord (10 septembre 1845).

(2) De Lille à Valenciennes et à la frontière belge, 27 kilom.

(3) 8 mars 1845, concession de la ligne Vireux à la frontière, 2 kilom.

(4) Le décret du 10 septembre 1845, qui approuve l'adjudication à la Compagnie du Nord, fixe la durée de la concession à 38 ans.

DU NORD.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	PRIX du rembours.	Remboursables jusqu'à	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	218.143	383.004	(26)	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	436.149	504.741	(26)	...
200.000.000	400.000	500	150	...	...	...	...	...	...	450.404	445.807	4 0/0	615—860
200.000.000	400.000	500	250	(24) 89.998.155	...	...	...	...	...	6.154.381	2.740.390	4 0/0	616 1/4—756 1/4
200.000.000	400.000	500	250	...	...	...	...	...	...	16.826.308	7.258.939	18.93	500 — 633 1/4
200.000.000	400.000	500	300	...	...	...	...	...	...	17.328.352	8.466.054	11.00	270 — 553 3/4
200.000.000	400.000	500	360	...	...	...	...	...	...	19.442.788	8.543.062	18.50	380 — 480
200.000.000	400.000	500	400	...	...	...	...	...	...	24.111.690	9.946.094	24. .	405 — 490
37.500.000	75.000	500	...	1.181.558	2.363	20	500	500	1869	683.004	418.917	...	352 1/2 — 445
37.500.000	75.000	500	...	...	...	...	...	...	...	1.697.307	1.084.360	...	135 — 375
37.500.000	75.000	500	...	...	...	...	...	...	...	1.825.569	1.276.347	5. .	125 — 235
(6) 37.500.000	75.000	500	...	...	...	...	...	...	...	1.981.506	1.347.765	6. .	175 — 225
200.000.000	400.000	500	400	37.500.000	75.000	15	(25)	500	1926	27.374.827	11.260.161	36. .	450 — 575
(22) 160.000.000	300.000	400	400	24.750.000	75.000	15	335	500	1926	30.112.946	11.502.360	41.50	580 — 965
160.000.000	400.000	400	400	...	...	...	...	...	...	35.047.710	13.390.608	46. .	780 — 975
160.000.000	400.000	400	400	45.418.998	150.000	15	302	500	1926	40.194.145	16.114.375	50.50	703 — 895
160.000.000	400.000	400	400	21.556.957	75.000	15	287	500	1926	48.615.671	18.054.000	61. .	830 — 932 1/2
160.000.000	400.000	400	400	21.850.877	75.000	15	291	500	1926	47.337.970	18.965.402	56. .	835 — 1.175
(23) 210.000.000	525.000	400	(23)	20.937.170	75.000	15	282	500	1926	50.291.167	18.982.629	60. .	anc. 810 à 1.050 nouv. 637 1/2 à 795
210.000.000	525.000	400	(28)	(31) 19.916.101	67.000	15	297	500	1926	(29) 54.235.900	20.624.247	61. .	anc. 885 à 1.015 nouv. 710 à 850
210.000.000	...	...	(28)	...	...	...	...	...	...	(32) 50.535.855	...	...	a. 847 1/2 à 1,006 1/4 nouv. 700 à 845

(5) La ligne de Creil à Saint-Quentin concédée, le 29 décembre 1845, à une société formée de plusieurs administrateurs du chemin de fer du Nord, a été cédée le 1er avril 1847à cette Compagnie. Durée de la concession : 24 ans et 11 mois. Longueur concédée, 102 kilom.

(6) Le traité de fusion, signé le 28 août 1851, a été rectifié le 19 février 1852. En vertu de ce traité les 75,000 actions de la Compagnie d'Amiens ont été échangées contre 75,000 obligations de la Compagnie du Nord. Ces obligations sont remboursables à 500 fr. et portant 15 fr. d'intérêt. A compter du 1er juillet 1851, la Compagnie d'Amiens a apporté à la Compagnie du Nord son actif mobilier et immobilier, sauf les bénéfices nets des six mois d'exploitation du 1er janvier au 30 juin 1851. La Compagnie du Nord, de son côté, a pris à sa charge tout le passif et tous les engagements de la Compagnie d'Amiens. L'emprunt de 1,181,558 francs est donc à la charge de la Compagnie du Nord.

(7) Concession d'une ligne de Saint-Quentin à Erquelines.	87	kilom.
— Somain au Cateau.	38	—
— La Fère à Reims.	80	—
	205	kilom.

Prolongation à 99 ans de la durée de la concession pour tout le réseau.

(8) Concession d'une ligne de Saint-Denis à Creil	40	kilom.
Substitution à la ligne de Somain au Cateau d'un chemin de fer se dirigeant de la ligne de Maubeuge sur la ligne principale, en passant par Cambrai.	49	—
	89	kilom.
A déduire la ligne de Somain au Cateau.	34	—
	55	kilom.

(9) Prise à bail de la ligne Charleroi à Erquelines, de 30 kilom., à partir du 1er janvier 1854, suivant convention approuvée par l'assemblée extraordinaire du 3 novembre 1853. Le capital de la Compagnie de Charleroi à Erquelines était de 13 millions de fr. divisés en 26,000 actions dont seulement émises 17,418 représentant un capital de 8,709,000 fr. De plus la Compagnie a émis 2 millions de fr. en obligations à 5 0/0, et elle avait une dette flottante de 1,146,742. La Compagnie du Nord accepta les charges de Charleroi à Erquelines, et consentit à payer un intérêt annuel de 46 fr. 87 et 1/2 par action. Les actions elles-mêmes sont remboursables à 562,50f en 75 ans.

(10) Prise à bail de la ligne de Namur à Liége, de 59 kilom., à partir du 1er janvier 1855, suivant convention approuvée par l'assemblée extraordinaire du 20 décembre 1854. Les termes de ce bail sont : 3 millions de fr. une fois payés pour le matériel, etc., et une rente annuelle d'un million de francs représentée par 61,500 obligations portant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr. en 87 ans.

(11) 10 juin 1857. La Compagnie du Nord cède à celle des Ardennes la ligne de Tergnier à Reims.	50	kilom.
Et la Compagnie du Nord reçoit de celle des Ardennes la ligne de Creil à Beauvais.	35	—
Diminution du réseau du Nord.	15	kilom.
26 juin 1857. Concession d'une ligne de Paris à Soissons.	101	kilom.
De Boulogne à Calais et à Marquise.	43	—
D'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin.	77	—
De l'embranchement de Lens	16	—
De la ligne de Lille à Calais à celle de Paris à Lille. . .	68	—
De Chantilly à Senlis.	10	—
De Pontoise vers Saint-Ouen-l'Aumone.	3	—
D'Ermont à Argenteuil	5	—
Rouen à Amiens pour 2/3.	75	—
	398	kilom.
Rachat de la ligne de Villers-Cotterets au Port-au-Perches au prix de 234,000 fr.	9	—
	407	kilom.
A déduire les susdits.	15	—
Augmentation du réseau.	392	kilom.

Outre ces concessions définitives, le même décret a accordé les concessions éventuelles suivantes :

Un chemin de fer de Soissons à la frontière belge, passant par Laon, Vervins et Hirson.

Un chemin de Busigny à Hirson.

Un chemin de Senlis vers un point de la ligne de Paris à Soissons.

Un prolongement du chemin de Creil à Beauvais vers un point de la ligne de Paris à Dieppe par Pontoise.

(12)		Paris à Lille et Valenciennes		310 kil.
(13)		Creil à Compiègne		33 —
(14)		Lille à Saint-Pierre-lez-Calais et Dunkerque		142 —
(15)	26 février 1849.	Compiègne à Noyon	23 kil.	
	20 août 1849.	Saint-Pierre-lez-Calais à Calais	3 —	
	21 octobre 1849.	Noyon à Chauny	17 —	43 —
(16)	1er janvier 1850.	Cherany à Tergnier-la-Fère	7 —	
	23 mai 1850.	Tergnier à Saint-Quentin	22 —	29 —
(17)	15 mars 1847.	Amiens à Abbeville	44 —	
	21 nov. 1847.	Abbeville à Neufchâtel	65 —	109 —
(18)		Neufchâtel à Boulogne		14 —
(19)	11 août 1855.	Hautmont à Erquelines	16 —	
	21 octobre 1855.	Hautmont à Saint-Quentin	70 —	86 —
(20)	1er sept. 1857.	Creil à Beauvais	33 —	
		La Fère à Laon	29 —	
	10 octobre 1859.	Somain à Lourches	4 —	
		Villers-Cotterets au Port-aux-Perches	5 —	74 —

(21) Ces chiffres ne s'appliquent qu'à la ligne en exploitation, les dépenses faites par l'Etat ont été, lors de l'adjudication à la Compagnie du Nord, de 89,998,155 francs (voir la note sous n° 24).

(22) Le décret du 19 février 1852 ayant fixé à deux millions par an le remboursement de la dette à l'Etat, a autorisé la libération des actions à 400 fr., dont l'amortissement ne commencera qu'en 1809.

(23) Le 29 juin 1857 le capital social a été augmenté de 125,000 actions nouvelles émises à 575 fr., soit un produit de 71,875,000 fr. Ces actions nouvelles (libérées de 200 fr. le 31 décembre 1857) jouissent d'un intérêt de 5 0/0 sur les sommes versées. A partir du 1er juillet 1860, par tiers, d'année en année et par voie de tirage au sort, elles seront complétement assimilées aux anciennes, c'est-à-dire qu'elles recevront 16 fr. d'intérêt par an, plus le dividende.

(24) Par le traité du 10 septembre 1845, la Compagnie a pris à sa charge les dépenses faites par l'Etat de 89,998,155 fr., et elle s'est engagée aux remboursements suivants : 37,500,000 fr. en 1846 et 1847, et 17,500,000 fr. dans chacune des années 1848, 1849 et 1850. Par convention du 19 février 1852, les intérêts de 5 0/0 furent réduits à 3 0/0, et l'amortissement de la somme due au 31 décembre 1851 de 25,082,689 fr., dont 8,544,089 fr. pour intérêts arriérés, doit se faire par des versements annuels de 2 millions de francs.

Le 31 décembre 1858 cette dette était réduite à 14,035,024 fr.

(25) Ces obligations ont été données en échange des actions Amiens-Boulogne.

(26) Exploitation par l'Etat.

(27) 5 Juin 1858. Noyelles à Saint-Valéry . . . . 6 kil.
15 juillet — Busigny à Somain . . . . 51 —

57 kil.

(28) Les actions nouvelles sont libérées de 300 fr. à partir du 15 juin 1858.

(29)

Compte de l'exploitation générale du 1er janvier au 31 décembre 1858.

DÉPENSES.

Administration centrale.

Jetons de présence.	111,200 »		
Traitement du personnel de l'administration centrale.	205,523 90	316,723 90	
Assurances, loyers et contributions .	209,101 96		
Frais de bureaux, impressions, affiches et annonces.	170,199 01		
Indemnités, pensions et dépenses diverses	101,178 73		
Abonnement au timbre	165,149 74	645,629 44	
Frais de police et de surveillance		138,035 25	1,100,388 59

1re division. — *Exploitation.*

Traitement du personnel du service central, du contrôle, etc.		530,927 94	
Personnel des gares et stations. . .	3,744,887 05		
Billets : Impressions, frais de bureau, etc.	660,597 01		
Eclairage et chauffage des gares et stations	499,735 86	4,905,219 92	
Personnel des inspecteurs, conducteurs et facteurs de trains	773,611 48		
Indemnités de déplacement du personnel des trains	160,677 70		
Eclairage et menues dépenses des trains	81,016 23	1,015,305 41	
Service du factage et du camionnage		138,744 13	6,590,197 40

2e division. — *Matériel et ateliers.*

Traitement du personnel du service central, etc. .		122,653 95	
Entretien et grosses réparations des machines, des voitures et wagons à marchandises	4,351,122 20		
A *reporter*.	4,351,122 20	122,653 95	7,690,585 99

Report	4,351,122 20	122,653 95	7,690,595 99
Traitements des mécaniciens, chauffeurs, etc.	1,520,842 77		
Combustible des machines	2,569,693 08		
Huile, graisse, éclairage et eau des machines	674,718 41	9,116,376 46	9,239,030 41

3e DIVISION. — *Travaux de surveillance.*

Service central : personnel et dépenses diverses	468,362 34	
Entretien de la voie	2,588,628 10	
Surveillance de la voie	637,640 73	3,694,631 17
Dépenses d'exploitation		20,624,247 57

Excédant des recettes sur les dépenses.

Intérêts des actions pour l'exercice 1858	6,400,000 »		
A déduire : les intérêts des placements de fonds	301,461 16	6,098,538 84	
Amortissement du capital pour l'exercice 1858		242,593 06	
Intérêts et amortissement des emprunts		8,753,276 59	
Intérêts pendant l'année 1858 des fonds dus à l'Etat		126,913 45	
Fonds de dotation (caisse de retraites)		197,957 18	
Fonds de réserve		182,093 97	
Dividende de 1858, à raison de 45 fr. par action		18,000,000 »	
Solde de l'exercice 1858		10,279 34	33,611,652 43
			54,235,900 »

RECETTES.

Produits de l'exploitation.

Voyageurs		20,844,275 54	
Bagages	551,083 46		
Transport de chiens	36,600 79		
Articles de messagerie	4,438,627 09	5,026,311 34	
Transport des voitures	47,446 32		
— des malles-poste	427,749 67		
— des chevaux	163,181 50	638,377 49	
Transport de marchandises		30,670,986 99	
Transport de bestiaux		669,316 75	
Magasinage	64,872 62		
Produits divers	446,774 13	511,646 75	58,360,914 86
Produits du chemin de Ceinture			106,510 38
Solde de l'exploitation de 1857			12,697 81
Ensemble			58,480,123 05
A reporter			58,480,123 05

Report		58,480,123 05
A déduire :		
Impôt du 10ᵉ sur le prix des places des voyageurs .	2,785,030 17	
Indemnités pour pertes d'effets et avaries.	220,858 13	
Solde des détaxes et réductions	482,432 18	
Subventions aux messageries, correspondances, omnibus, etc.	488,661 97	
Usage des stations belges	23,656 »	
Timbre pour lettres de voiture	243,584 60	4,244,223 05
		54,235,900 »

Compte général au 31 décembre 1858.

ACTIF.

DÉPENSES DE PREMIER ÉTABLISSEMENT. — (ANCIEN RÉSEAU.)

Prix d'acquisition payé à l'Etat :			
En construction	82,785,286 07		
En matériel	3,073,463 93	85,858,750 »	
Lignes en exploitation.		206,495,961 76	
Dépenses de réfection de la voie		12,470,988 58	
Lignes en construction (de Creil par Chantilly). . .		18,204,327 47	
Construction du chemin de fer de Ceinture		1,340,000 »	
Locomotives, voitures et wagons 63,267,667 18			
A déduire : Payé à l'Etat (voir plus haut). 3,073,463 93	60,194,203 25		
Mobilier d'exploitation	1,398,148 08	61,592,351 33	

(NOUVEAU RÉSEAU).

Lignes en construction :

De Paris à Soissons.	592,032 45	
De Saint-Quentin à Amiens	161,603 73	
D'Amiens à Rouen	275,954 25	
Des houillères du Pas-de-Calais	76,731 18	
De Boulogne à Calais	22,737 13	
De Pontoise	212,024 58	
De Chantilly à Senlis	4,003 70	
De Villers-Cotterets au Port-aux-Perches	264,376 92	1,609,463 94
		387,580,843 08

LIGNES NORD-BELGES.

Solde du compte courant des lignes nord-belges	18,361,146 67
A reporter.	405,941,989 75

		Report	405,941,989 75
Dont détail :			
Dépenses de premier établissement sur les lignes :			
D'Erquelines à Charleroi		4,046,725 29	
De Namur à Liége.		2,090,081 82	
De Mons à Hautmont.		352,936 69	
De Namur à Givet		7,443 51	
Matériel, locomotives, voitures, wagons et mobilier d'exploitation		9,868,049 53	
Outillage des ateliers, matières et approvisionnements.		981,665 38	
Débiteurs divers		850,066 79	
Caisse.		164,177 66	
		18,361,146 67	

DU AU 31 DÉCEMBRE 1858 :

Par les actionnaires (versement restant à effectuer sur les actions nouvelles).			34,644,600 »

Compte de l'Etat.

Prix d'acquisition de la ligne principale restant à classer :			
En capital		3,230,448 48	
En intérêts		10,804,575 90	14,035,024 38

Matériel, mobilier et approvisionnements.

Outillage, matières premières et pièces de rechange	6,883,986 88		
Approvisionnements divers	2,395,228 11		
Mobilier de la deuxième division. .	116,887 82	9,396,102 81	
Approvisionnements de matériaux pour la voie. . .		6,511,182 93	15,907,285 74

VALEURS DIVERSES.

Immeubles de la Compagnie dans Paris.			997,207 35

Débiteurs divers.

Comptes courants, factures à recouvrer, avances à divers fournisseurs, etc..		2,963,422 80	
Sous-comptoirs des chemins de fer		437,490 »	
De Rothschild frères		7,285,840 65	10,686,753 45

Caisse et portefeuille.

Espèces		2,016,212 05	
Valeurs de portefeuille		628,790 16	
Receveurs		1,299,413 82	
Agents comptables		704,554 12	
Banque de France		7,226,877 10	11,875,847 25
			494,088,707 92

PASSIF.

Capital réalisé.

Actions anciennes	160,000,000 »	
Actions nouvelles (300 fr. de versé)	37,500,000 »	197,500,000 »
Emprunts antérieurs :		
1re série (rachat des actions de Boulogne).	37,500,000 »	
2e d°	24,750,000 »	
3e d°	22,989,846 90	
4e d°	22,429,151 43	
5e d°	21,556,957 27	
6e d°	21,850,877 15	
7e d°	20,937,170 49	
Emprunt autorisé en 1857 : 67,000 obligations émises.	19,916,101 35	191,930,104 59
Obligations de la Compagnie de Boulogne		1,181,558 09
VOIES ET MOYENS POUR LA RÉFECTION DE LA VOIE.		
Réserve faite sur les bénéfices d'exploitation		6,432,788 60
		397,044,451 28

Capital à réaliser.

Actions nouvelles (versements restant à effectuer, 275 par action).		34,375,000 »
L'Etat.		
Obligations à lui souscrites par la Compagnie (restant à payer)		14,035,024 38
CRÉANCIERS DIVERS.		
Cautionnements, retenues, fonds d'assurances, fournisseurs à régler, etc.	3,561,542 04	
Ordonnances restant à payer au 31 décembre 1858.	3,326,013 69	
Actions vendues pour versements en retard	27,112 73	6,914,668 46
INTÉRÊTS, DIVIDENDES ET AMORTISSEMENTS ÉCHUS.		
Intérêts et dividendes sur actions et obligations, échéance du 1er janvier 1859 et arriérés.	11,483,228 19	
Amortissement, échéance du 1er juillet 1859	1,528,937 50	
Solde du dividende de 1858, échéance du 1er juillet 1859	11,200,000 »	24,212,165 69
COMPTES DES RÉSERVES.		
Fonds de réserve	2,360,000 »	
Fonds d'amortissement du capital.	2,102,419 62	
Fonds d'amortissement supplémentaire	1,773,038 39	
Réserve pour intérêts à payer à l'Etat.	10,679,097 65	
Fonds de dotation (caisse de retraite)	582,563 11	
Solde de l'exercice 1858	10,279 34	17,507,398 11
		494,088,707 92

Exploitation des lignes nord-belges.

L'exploitation des lignes belges d'Erquelines à Charleroi et de Namur à Liége continue à présenter des résultats satisfaisants. On en jugera par les chiffres des recettes brutes des quatre dernières années :

En 1855.	2,003,000 fr.
En 1856.	2,987,000
En 1857.	3,685,000
En 1858	4,374,000

Le produit brut des deux lignes se trouve ainsi plus que doublé en quatre ans. Les frais d'exploitation ayant en même temps diminué, la relation de la dépense à la recette, qui était en 1857 de 53 0/0, est descendue en 1858 à 42 1/2 0/0. Les bénéfices nets sont exclusivement affectés à l'amortissement des avances faites à ces lignes. L'amortissement aurait commencé cette année à fonctionner sur une large échelle; il aurait atteint le chiffre de plus de 225,000 fr., si on ne devait comprendre dans le réseau annexe le chemin de Mons à Hautmont, qui ne fait que débuter. Ce chemin a présenté, il est vrai, dès le premier semestre, un excédant de recettes de 363,631 fr. sur les frais d'exploitation. Mais il faudrait un supplément de 202,361 fr. pour qu'il pût couvrir toutes ses charges, y compris le montant du bail. La somme à affecter en 1858 à l'extinction de la dette des lignes belges s'est donc trouvée réduite à 22,729 fr. Le chemin de fer de Mons à Hautmont ne tardera pas, au surplus, à balancer ses charges par ses produits, et il concourra bientôt après à la libération commune, indépendamment des avantages spéciaux qu'il procure à l'exploitation en France.

(30) 20 juillet 1858. Prise à bail du chemin de fer de Mons à Hautmont, de 60 kilom., dont 11 en France. Ce bail a été fait pour toute la durée de la concession à raison d'un loyer annuel de 1,200,000 fr., qui, pour les trois premières années, est réduit à 1,100,000 fr.

(31) La charge de la Compagnie se compose de
2,363 obligations portant 20 fr. d'intérêt,
592,000 — — 15 —
L'amortissement de la dette à l'Etat,
Les charges résultant de la prise à bail des trois lignes belges.

(32) La recette kilométrique pour les onze premiers mois de 1859 a été de 54,800 fr., tandis qu'elle a été de 55,230 fr. pour la même époque de 1858.

Voici les numéros sortis des tirages au sort de 1857 au 1er décembre 1859 :

Actions.

1er mai 1857. — 45 actions de la Compagnie Charleroi, remboursables à 562.50 à partir du 1er janvier 1858.

Série 342, numéros 17,51 à 17,095.

1er mai 1858. — 47 actions de la Compagnie Charleroi, remboursables à partir du 1er janvier 1859.

Numéros 5,201 à 5,247.

Obligations.

Obligations d'Amiens à Boulogne (2,363).

1er mai 1857. — 114 obligations remboursables à 500 fr. à partir du 1er août 1857.

NUMÉROS :

10	305	638	1,068	1,402	1,833
14	314	641	1,080	1,473	1,855
20	316	645	1,087	1,492	1,876
49	319	659	1,107	1,512	1,877
63	326	692	1,114	1,531	1,888
95	334	745	1,161	1,554	1,910
100	355	752	1,169	1,590	1,952
119	360	760	1,172	1,592	2,002
120	369	768	1,191	1,622	2,078
123	370	787	1,201	1,625	2,091
145	400	796	1,202	1,668	2,123
181	416	818	1,219	1,682	2,129
187	434	820	1,220	1,687	2,163
196	476	894	1,221	1,700	2,197
226	574	901	1,282	1,705	2,223
229	587	907	1,289	1,710	2,286
246	607	912	1,361	1,759	2,351
263	611	1,020	1,378	1,775	2,358
301	623	1,045	1,391	1,788	2,360

29 avril 1858. — 119 obligations, remboursables à 500 fr., à partir du 1er août 1858.

17	252	545	324	982	1.273	1.481	1.633	1.918	2.144
35	292	588	834	1.013	1.275	1.490	1.688	1.929	2.156
60	302	695	853	1.024	1.284	1.494	1.601	1.965	2.216
71	321	705	879	1.052	1.304	1.506	1.715	1.977	2.229
116	322	714	884	1.112	1.037	1.508	1.722	2.019	2.237
150	339	728	885	1.118	1.341	1.540	1.774	2.023	1.268
176	338	736	897	1.177	1.351	1.543	1.808	2.024	2.285
212	402	761	908	1.179	1.382	1.546	1.825	2.050	2.289
222	451	766	918	1.189	1.400	1.557	1.835	2.053	2.292
237	486	774	926	1.215	1.426	1.594	1.866	2.125	2.322
244	532	795	953	1.249	1.437	1.608	1.882	2.138	2.323
251	540	821	981	1.259	1.455	1.619	1.905	2.142	

Obligations Charleroi à Erquelines. — 31 janvier 1857. — 300 obligations, remboursables à 1,000 fr., à partir du 1er juillet 1857.

661 à 680	1.241 à 1.260	1.401 à 1.420	1.901 à 1.920
801 à 820	1.321 à 1.340	1.601 à 1.620	1.921 à 1.940
1.121 à 1.140	1.361 à 1.380	1.641 à 1.660	1.941 à 1.960
1.141 à 1.160	1.381 à 1.400	1.801 à 1.820	

1er mai 1857. — 300 obligations, remboursables à 1,000 fr., à partir du 1er janvier 1858.

61 à 80	581 à 600	1.041 à 1.060	1.621 à 1.640
261 à 280	681 à 700	1.081 à 1.100	1.861 à 1.880
321 à 340	821 à 840	1.421 à 1.460	
521 à 540	981 à 1.000	1.566 à 1.580	

29 avril 1858. — 300 obligations, remboursables à 1,000 fr., à partir du 1er janvier 1859.

101 à 120	561 à 580	921 à 960	1.261 à 1.280
281 à 300	601 à 620	1.061 à 1.080	1.341 à 1.360
361 à 400	741 à 780	1.161 à 1.180	1.681 à 1.700

Obligations du Nord. — 1er mai 1857. — 1,775 obligations, remboursables à 500 fr., à partir du 1er juillet 1857.

1re série (319 obligations).

18.501 à 18.600 23.701 à 23.800 50.501 à 50.526 66.801 à 66.900

2e série (320 obligations).

97.901 à 98.000 116.301 à 116.400 126.301 à 126.400 130.001 à 130.022

3e série (321 obligations).

162.401 à 162.500 171.301 à 171.400 189.301 à 189.323 203.601 à 203.700

4e série (323 obligations).

263.701 à 263.800 283.261 à 283.300 283.401 à 283.423 299.101 à 290.200

5e série (164 obligations).

317.201 à 317.300 318.101 à 318.164

6e série (164 obligations).

382.101 à 382.200 403.601 à 403.664

7e série (164 obligations).

487.501 à 487.600 505.801 à 505.864

29 avril 1858. — 2,105 obligations des sept séries, remboursables à 500 fr., à partir du 1er juillet 1858.

12.101 à 12.133	110.101 à 110.200	232.701 à 232.800	438.101 à 438.169
52.701 à 52.800	129.601 à 129.700	227.601 à 237.700	438.301 à 438.400
65.201 à 65.300	200.601 à 200.633	283.001 à 283.032	471.801 à 471.869
73.001 à 73.100	201.801 à 201.900	299.201 à 299.300	523.501 à 523.600
79.601 à 79.700	204.101 à 204.200	331.201 à 331.269	579.801 à 579.900
92.301 à 92.331	220.101 à 220.200	350.101 à 350.200	585.901 à 585.969

29 avril 1859. — 2,231 obligations des diverses séries, remboursables à 500 fr., à partir du 1er juillet 1859.

8.201 à 8.300	123.201 à 12.3300	266.301 à 266.400	501.801 à 501.900
12.601 à 12.642	174.601 à 17.4644	274.901 à 275.000	574.201 à 574.300
46.401 à 46.500	201.901 à 20.2000	312.001 à 312.100	590.601 à 590.674
55.701 à 55.800	213.301 à 21.3400	360.601 à 360.674	606.601 à 606.700
79.001 à 79.100	221.001 à 22.1100	381.701 à 381.800	653.301 à 653.375
84.601 à 84.642	251.001 à 25.1042	449.201 à 449.274	
98.901 à 99.000	261.101 à 26.1200	458.001 à 458.074	

123 obligations de la Compagnie d'Amiens à Boulogne, remboursables à 500 fr., à partir du 1er juillet 1859.

24	333	556	842	1.032	1.296	1.545	1.812	2.089
36	391	559	847	1.040	1.321	1.569	1.814	2.135
76	396	568	851	1.050	1.337	1.589	1.841	2.171
88	397	600	882	1.056	1.344	1.642	1.878	2.208
103	429	612	896	1.158	1.364	1.652	1.891	2.214
115	479	664	914	1.115	1.370	1.686	1.904	2.233
126	483	690	921	1.148	1.388	1.702	1.909	2.235
159	498	715	937	1.151	1.396	1.714	1.912	2.252
205	506	724	946	1.165	1.393	1.750	1.957	2.254
256	517	747	980	1.213	1.421	1.786	2.015	2.326
272	534	763	997	1.238	1.442	1.789	2.035	2.361
209	535	770	1.002	1.247	1.465	1.800	2.060	
310	550	829	1.005	1.250	1.485	1.807	2.070	
323	551	838	1.011	1.264	1.518	1.811	2.082	

48 actions de la Compagnie Charleroi, remboursables à 562 fr. 50 c., à partir du 1er janvier 1860.

13.801 à 13.848.

300 obligations de la Compagnie Charleroi, remboursables à 1,000 fr., à partir du 1er janvier 1860.

1 à 20	161 à 180	541 à 560	781 à 800	1.581 à 1.600
81 à 100	241 à 260	621 à 620	1.201 à 1.220	1.981 à 2.000
121 à 140	421 à 440	701 à 720	1.521 à 1.540	

Actes officiels.

L'ancien réseau de cette Compagnie comprend toutes les lignes concédées antérieurement à 1857, c'est-à-dire la ligne principale de Paris à la frontière de Belgique, avec les diverses lignes dirigées sur Boulogne, Calais, Dunkerque, Beauvais : celles de Creil à Saint-Quentin et Erquelines, de Busigny à Somain, de Tergnier à Laon, de Paris à Creil, de Mons à Hautmont. La longueur totale de ce réseau est de 967 kilomètres, sur lesquels 925 kilomètres sont en exploitation et 42 en construction.

La dépense totale faite et à faire, pour ce réseau, doit s'élever à 403 millions de francs.

Le nouveau réseau se compose des lignes concédées, en 1857, à titre définitif, et dont la longueur est de 418 kilomètres, et des lignes concédées éventuellement sur 200 kilomètres d'étendue.

La dépense est évaluée pour les premières, à.....	139,500,000 fr.
Pour les secondes, à........................ ..	60,500,000
Total.....................	200,000,000

Cette somme représente le chiffre maximum du capital auquel s'applique la garantie d'intérêt et d'amortissement pendant un terme de cinquante ans. Le point de départ de cette garantie est fixé, comme dans les conventions suivantes, au 1er janvier 1865.

Les produits nets de l'ancien réseau qui excéderont un revenu moyen de 38,400 fr. par kilomètre seront ajoutés, comme supplément de recettes, au revenu propre du nouveau réseau, pour couvrir, concurremment avec ce revenu, l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat. Le chiffre de 38,400 fr. sera réduit de 200 fr. par kilomètre de lignes non exploitées, sans pouvoir toutefois descendre au-dessous de 37,400 fr.

Enfin, la Compagnie, qui, en vertu des actes antérieurs, n'est soumise à aucun partage des bénéfices avec l'Etat, accepte l'application de cette clause à partir du 1er janvier 1872. Le partage s'exercera lorsque l'ensemble des produits nets de la concession excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois, sur l'ancien réseau, un revenu net au moyen de 53,000 fr. par kilomètre et un intérêt de 6 0/0 du capital déposé pour la construction du nouveau réseau.

Cette dernière disposition ouvre à l'Etat la perspective de bénéfices qui compensent l'éventualité de l'application de la garantie d'intérêt.

PROJET DE CONVENTION

Entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord, qui modifie la convention approuvée par le décret du 26 juin 1857.

L'an mil huit cent cinquante-huit et le 24 juillet,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières, d'une part,

Et la Société anonyme établie à Paris, sous le nom de *Compagnie du chemin de fer du Nord;* ladite Compagnie représentée par MM. Delebecque, Léon Say et Armand de Saint-Dizier, ses administrateurs, élisant domicile au siége de la Société, à Paris, à l'embarcadère dudit chemin, place Roubaix, agissant tant en vertu des pouvoirs qui leur ont été donnés par délibération du conseil d'administration, en date du 23 juillet 1858, que sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de dix mois d'autre part,

Il a été convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La convention passée, le 22 juin 1857, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Nord, ladite convention approuvée par le décret du 26 du même mois, est modifiée conformément aux dispositions suivantes :

Art. 2. — La concession de la Compagnie du Nord sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à la frontière de Belgique, par Lille et par Valenciennes, avec embranchement sur Beauvais;

De Lille à Calais et Dunkerque ;

D'Amiens à Boulogne, avec embranchement de Noyelle à Saint-Valery ;

De Creil à Saint-Quentin et à Erquelines, avec raccordement de Busigny à Somain, par Cambrai ;

De Tergnier à Laon ;

De Paris à Creil ;

De Mons à Hautmont, sauf régularisation ultérieure de la rétrocession de la ligne;

2° Le nouveau réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif.

De Paris à Soissons ;

De Boulogne à Calais, avec embranchement sur Marquise;

De Rouen à Amiens (pour deux tiers);

D'Amiens à la ligne de Creil à Saint-Quentin ;

Des houillères du Pas-de-Calais ;

De Chantilly à Senlis ;

De Pontoise vers la ligne de Belgique ;

D'Ermont à Argenteuil ;

De Villers-Cotterets au Port-aux-Perches.

Lignes concédées à titre éventuel.

De Soissons à la frontière de Belgique ;

De la ligne de Saint-Quentin à Erquelines, à un point à déterminer de la ligne précédente ;

De Senlis à un point à déterminer de la ligne de Paris à Soissons;

De Beauvais à un point à déterminer de la ligne de Paris à Dieppe, par Pontoise.

ART. 3.— Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante années (50 années), à partir du premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1er janvier 1865), l'intérêt à quatre pour cent (4 0/0), et l'amortissement calculé au même taux pour un terme de cinquante ans, du capital affecté à la construction des lignes composant le nouveau réseau de la Compagnie tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, la somme totale de cent trente-neuf millions cinq cent mille francs (139,500,000 francs).

Le capital garanti pour les lignes concédées à titre éventuel ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

Ligne de Soissons à la frontière de Belgique, trente-trois millions (33,000,000 fr.) ;

La ligne de Saint-Quentin à Erquelines à la ligne précédente, treize millions (13,000,000 fr.) ;

De Senlis à la ligne de Paris à Soissons, cinq millions cinq cent mille francs (5,500,000 fr.) ;

De Beauvais à la ligne de Paris à Dieppe par Pontoise, neuf millions (9,000,000 fr.) ;

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1er janvier 1865) ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie d'intérêt stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

ART. 4.—La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi, chaque année, deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature :

1° De l'ancien réseau ;

2° Du nouveau réseau,

tels qu'ils sont définis à l'article 2 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, à titre soit définitif, soit éventuel, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de trente-huit mille quatre cents francs (38,400 fr.) par kilomètre, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de trente-huit mille quatre cents francs ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 kil.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder mille francs (1,000 fr.).

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'Etat ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ainsi qu'il est dit au présent article, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent du capital garanti par l'Etat.

Art. 5. — Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité de garantie, il en sera remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent (4 0/0) par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits nets de l'ancien réseau, conformément à l'art. 4 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges annexé au décret du 26 juin 1857.

ART. 6. — Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de cinquante-trois mille francs (53,000 fr.) par kilomètre sur l'ancien réseau, et un intérêt de six pour cent (6 0/0) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'Etat et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du 1er janvier 1872.

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

ART. 7. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'article 3 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat, et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de construction ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'Etat.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément aux articles 47 et 54 des statuts de la Compagnie.

Le même réglement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Les comptes de premier établissement des lignes énoncées à l'art. 2 ci-dessus seront arrêtés provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêtés définitivement cinq ans après ladite époque.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'art. 3 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie

pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en conseil d'Etat, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution des travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 8. — Sont abrogées celles des dispositions des articles 1er, 2, 3 et 6 de la convention du 21 juin 1857, desquels il résulte que la Compagnie accepte, sans subvention ni garantie d'intérêt, les concessions faites à titre soit définitif, soit éventuel, par lesdits articles.

Art. 9. — La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 1 fr.

Ce projet de convention a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat dans sa séance du 20 janvier 1859.

Le président du conseil d'Etat,

J. Baroche.

Signé à la minute :

Le président de section, rapporteur,

Vuillefroy.

Le conseiller d'Etat,
secrétaire général du conseil d'Etat,

F. Boilay.

Certifié conforme :

Le conseiller d'Etat,
secrétaire général du conseil d'Etat,

F. Boilay.

Détails sur les trois lignes belges prises à bail par la Compagnie du Nord.

Charleroi à Erquelines.—La concession a été accordée le 10 août 1845, pour la construction d'une ligne se dirigeant de la frontière française vers Charleroi, et se reliant à Marchienne-au-Pont au chemin de fer de l'État belge, ayant un parcours de 29 3/4 kil. qui sont en exploitation

depuis le 6 novembre 1852. La durée de la concession est fixée à 90 ans, à partir du jour de la mise en exploitation.

Le capital social se compose de :

13,000,000 fr. divisés en 26,000 actions de 500 fr. chacune, dont 17,418 seulement ont été émises.

2,000,000 fr. divisés en 2,000 obligations de 1,000 fr. chacune, portant 50 fr. d'intérêt.

Cette ligne a été prise à bail par la Compagnie du Nord depuis le 1er janvier 1853, aux conditions indiquées dans la note 9.

Namur à Liége.— La concessiona été accordée le 12 août 1845, pour la construction de deux lignes, l'une allant de Namur à Liége et l'autre de Mons à Manage, ayant un parcours total de 103 kil. qui sont livrés à l'exploitation, savoir : la première ligne depuis le 5 septembre 1851, et la seconde depuis le 13 février 1851.

Le capital social se compose de :

13,279,500 fr. divisés en 26,595 actions de 500 fr. chacune ;

5,000,000 fr. divisés en 10,000 actions privilégiées de 500 fr. chacune, jouissant d'un revenu fixe de 6 0/0;

30,750,000 fr. divisés en 61,500 obligations de 500 fr. portant 15 fr. d'intérêts et remboursables en 87 ans.

La Compagnie du Nord, par acte du 24 décembre 1854, a pris à bail la première ligne de Namur à Liége, 59 kil. aux conditions indiquées par la note 10.

Mons à Hautmont. — Cette ligne a une longueur de 39 k. dont 11 sur territoire français; la concession belge a été accordée le 15 janvier 1854, et celle de la France le 19 août 1854. Elle a été livrée à l'exploitation le 12 décembre 1857. Par ordonnance royale du 4 août 1856, cette Compagnie a obtenu la concession d'une ligne allant à Saint-Ghislain avec ses embranchements, et a pris alors le nom de Mons à Hautmont et de Saint-Ghislain. La nouvelle ligne a une longueur de 28 kil. qui sont en exploitation depuis le 1er mai 1858.

Le capital social se compose de :

10,000,000 fr. divisés en 20,000 actions de 500 fr. chacune.

7,400,000 fr. divisés en 14,800 obligations émises à 290 fr., portant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr. en 90 ans.

Par traité du 20 juillet 1858, la Compagnie du Nord a pris cette ligne à bail aux conditions indiquées par la note 30.

CHEMINS DE FER DE L'EST. —

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Mulhouse à Thann.	1841	17 juill. 1837	21	Mulhouse à Thann.	12 sept. 1839	21	2.600.000
—	1842	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1843	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1844	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1845	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1846	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1847	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1848	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869 096
—	1849	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1850	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1851	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1852	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1853	. . . . .	21	. . . .	. . . . . .	21	2.869.096
—	1854	27 juill. 1855	21	Fusion dans l'Est (31). . . .	. . . . . .	21	2.869.096
Strasbourg à Bâle.	1840	6 mars 1838	139	Strasbourg à Bâle.	(5) 1840. . . .	67	. . . . . .
—	1841	. . . . .	139	. . . .	(6) 1841. . . .	136	41.182.106
—	1842	. . . . .	139	. . . .	. . . . . .	136	41.274.093
—	1843	. . . . .	139	. . . .	. . . . . .	136	43.483.119
—	1844	. . . . .	139	. . . .	(7) 1844. . . .	138	43.599.608
—	1845	. . . . .	139	. . . .	. . . . . .	138	43.673.602
—	1846	. . . . .	139	. . . .	. . . . . .	138	43.790.433
—	1847	. . . . .	139	. . . .	(8) 1er mars 1847	139	44.231.593
—	1848	. . . . .	139	. . . .	. . . . . .	139	44.187.734
—	1849	. . . . .	139	. . . .	. . . . . .	139	43.609.746
—	1850	. . . . .	139	. . . .	. . . . . .	139	43.644.729
—	1851	. . . . .	139	. . . .	. . . . . .	139	43.723.740
—	1852	25 févr. 1852	198	Strasbourg à Wissembourg (18).	. . . . . .	139	43.947.861
—	1853	20 déc. 1853	198	Fusion dans l'Est (30)	. . . . . .	139	43.996.593
Montereau à Troyes.	1848	25 janv. 1 45	100	Montereau à Troyes.	10 avril 1848	100	21.611.491
—	1849	. . . . .	100	. . . .	. . . . . .	100	21.782.289
—	1850	. . . . .	100	. . . .	. . . . . .	100	21.866.115
—	1851	. . . . .	100	. . . .	. . . . . .	100	21.888.283
—	1852	. . . . .	100	. . . .	. . . . . .	100	22.110.141
—	1853	17 août 1853	100	Fusion dans Paris à Strasbourg (28). .	. . . . . .	100	22.143.428
Blesme à Gray. . .		26 mars 1852	175	Blesme à Gray.	. . . . . .		. . . . . .
—		17 août 1853	175	Fusion dans Paris à Strasbourg (29). .	. . . . . .		. . . . . .
Paris à Strasbourg.	1849	27 nov. 1845	562	Paris à Strasbourg et embranchement de Metz et de Reims	(9) 1849. . . .	173	(19) 82.136.643
—	1850	. . . . .	562	. . . .	(10) 1850. . . .	263	(20) 113.016.002
—	1851	. . . . .	562	. . . .	(11) 1851. . . .	493	(21) 163.462.552
—	1852	25 mars 1852	592	Metz à Thionville.	(12) 1852. . . .	624	(22) 222.625.426
—	1853	17 août 1853	(1) 1.488	Paris à Mulhouse, etc., et fusion (28 et 29)	1853 fusion.	724	(23) 246.317.880

CHEMINS DE FER DES ARDENNES.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	PRIX du rembourst	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...	64.468	27.339	...	...
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...	183.277	78.043	...	...
2.600.000	3.200	300	500	...	...	...	...	...	...	178 519	74.318	...	...
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...	160.863	67.755	...	...
2.600.000	5.200	500	300	400.000	400	50	1000	1000	1860	170.713	71.884	...	...
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...	170.331	71.914	...	...
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...	169.581	71.397	...	...
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...	118.783	49.493	...	...
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...	134.261	58.021	...	...
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...	136.804	102.365	...	...
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...	161.319	103.565	...	...
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...	184.367	116.979	...	...
2.600.000	3.200	500	500	...	...	...	...	...	...	202.931	120.372	...	...
2.600.000	5.200	500	500	...	...	...	...	...	...				
29.400.000	84.000	350	300	12.600.000	État..	...	...	...	...	...	...	4 0/0	...
29.400.000	84.000	330	330	...	...	...	...	...	...	1.180.216	802.943	4 0/0	...
29.400.000	84.000	350	350	...	...	...	...	...	...	1.847.060	1.406.086	4 0/0	196 1/4 — 245
29.400.000	84.000	350	330	3.052.500	2.773	50	1250	1250	1891	2.104.362	1.522.811	4 0/0	181 1/4—218 1/4
29.400.000	84.000	330	350	...	...	...	...	...	...	2.481.394	1.372.845	4 0/0	212 1/2—321 1/4
29.400.000	84.000	350	330	...	...	...	...	...	...	2.303.798	1.334.382	4 0/0	207 1/2 — 330
29.400.000	84'000	350	330	...	...	...	...	...	...	2.447.616	1.534.713	4 0/0	213 — 265
29.400.000	84.000	350	330	...	...	...	...	...	...	2.497.336	1.634.836	7. .	130 — 218 3/4
29.400.000	84.000	350	350	...	...	...	...	...	...	1.939.775	1.475.176	3 25	65 — 162 1/2
29.400.000	84.000	330	350	...	...	...	...	...	...	2.141.780	1.303.220	7 25	80 — 121 1/4
29.400.000	84.000	330	330	...	...	...	...	...	...	2.260.414	1.281.002	9. .	103 3/4—137 1/2
29.400.000	84.000	330	350	...	...	...	...	...	...	2.294.792	1.265.637	11 50	133 — 187 1/2
29.400.000	84.000	350	330	10.000.000	20.000	25	500	625	1905	2.736.207	1.482.322	14. .	190 — 400
29.400.000	84.000	350	350	...	...	...	...	...	...	3.348.144	1.889.227	(30)	330 — 393
20.000.000	40.000	500	500	...	...	...	...	...	...	425.000	398.386	5 0/0	100 — 240
20.000.000	40.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.104.171	986.885	5 0/0	100 — 140
20.000.000	40.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.259.696	870.095	3 0/0	87 1/2 — 113
20.000.000	40.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.212.327	781.368	5 0/0	90 — 122 1/2
20.000.000	40.000	500	500	3.300.000	3.300	50	1000	1250	1927	1.270.041	730.786	3 0/0	130 — 390
20.000.000	40.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.374.424	821.888	5 0/0	212 1/2 — 500
16.000.000	32.000	500	250										
16.000.000	32.000	500	230										
125.000.000	250.000	500	325	...	...	...	...	...	...	1.318.618	1.133.667	4 0/0	330 — 380
125.000.000	250.000	500	375	...	...	...	...	...	...	6.007.418	3.325.342	4 0/0	316 1/4—363 3/4
125.000.000	250.000	500	400	...	...	...	...	...	...	8.713.201	4.408.639	4 0/0	347 1/2 – 467 1/2
125.000.000	250.000	500	450	30.000.000	60.000	25	500	650	1952	16.164.837	7.487.137	33. .	435 — 927 1/2
				(28)									
				3.300.000	3.300	50	1000	1250	1927				
125.000.000	250.000	500	500	(29)						25.824.059	11.957.071	50 30	750 — 993 3/4
				8.000.000	16.000	25	500	650	1952				

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Est.	1854	20 déc. 1854	(2) 1.692	Strasbourg à Kehl et fusion (30)	(13) 1854. . . .	940	(24) 360.098.097
—	1855	27 juill. 1855	(3) 1.786	Concession nouvelle et fusion (31)	(14) 1855. . . .	1.057	(25) 491.421.416
—	1856	. . . . .	1.786	. . . .	. . . . . .	1.057	(26) 606.227.803
—	1857	1857.	(4) 1.855	Châlons à Mourmelon, Vincennes et Saint-Maur, etc.	(15) 1857. . . .	1.398	(27) 682.731.527
—	1858	. . . . .	(17) 1.855	. . . .	(16) 1858. . . .	1.618	(34) 722.365.330
—	1859 Jusqu'au 1er déce.	. . . . .	1.843	. . . .	(37) 1859. . . .	1.651	. . . . . .
Ardennes et Oise. .		20 juill. 1853	143	Reims à Mézières et Sedan, Creil à Beauvais.	. . . . . .		. . . . . .
—	1857	1857	(39) 419	Concession nouvelle.	(40) 1er sept. 1857	52	25.253.442
—	1858	. . . . .	419	Fusion dans l'Est (44). . . .	(41) 1858. . . .	135	48.004.306
—	1859 Jusqu'au 1er déc.	. . . . .	419	. . . .	(45) 1859. . . .	164	. . . . . .

NOTES.

(1) Paris à Mulhouse.	374
Embranchement de Coulommiers.	32
Nancy à Gray	189
Paris à Vincennes.	26
	621
Fusion de la Compagnie Montereau	100
— — Blesmes à Gray.	175
	896
(2) Strasbourg à Kehl.	6
Fusion de la Compagnie Strasbourg à Bâle.	198
	204

de l'Est et des Ardennes.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	PRIX du rembourst.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et Intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
				(30) 12.600.000	État..				44 an.				
				(30) 3.032.500	2.775	50	1250	1250	1891				
(33) 250.000.000	500.000	500	250	(30) 10.000.000	20.000	25	500	625	1905	35.506.214	15.879.488	62. .	anc. 677 1/2—845 nouv. 486 1/4—535
				(30) 31.414.000	62.828	25	500	650	1949				
				60.000.000	125.000	25	480	650	1949				
250.000.000	500.000	500	475	(31) 165.000	165	50	1000	1000	1860	42.520.634	15.437.043	78 50	anc. 820 — 925 nouv. 650 — 751 1/2
250.000.000	500.000	500	500	50.137.500	105.000	25	477 1/2	650	1949	41.033.988	16.422.751	74. .	anc. 770 — 1060 nouv. 645 — 825
				68.040.000	252.000	15	270	500	1949				
				22.100.000	85.000	15	260	500	1949				
250.000.000	500.000	500	500	(32) 38.000.000	141.000	15	div.	500	1949	47.255.155	21.076.328	40 65	an. 607 1/2 à 922 1/2 nouv. 635 à 801 1/2
250.000.000	500.000	500	500	24.897.555	121.596	15	id.	500	1949	(35) 54.208.438	27.664.146	40 46	600 à 767 1/2
. . . . .	. . .	. .	. .	(36)	. . .	. .	. .	. .	. .	(38) 54.552.107	. . . . .	. . .	530 à 698 3/4
21.000.000	42.000	500	350										
63.000 000	(42) 126.000	500	500 250	6.711.850	(43) 27.000	15	div.	500	1955	187.704	120.104	4 0/0	anc. 400 à 602 1/2 nouv. 455 à 500
42.000.000	(42) 84.000	500	500 250	10.868.100	40.000	15	id.	500	1955	1.714.026	1.067.909	4 0/0	a. 418 3/4 à 502 1/2 nouv. 435 à 525
. . . . .	. . .	. .	. .	. . . . .	. . .	. .	. .	. .	. .	(46) 3.007.981	. . . . .	. . .	anc. 425 à 500 nouv. 425 à 495

(3)	5 mars 1855, Langres à Vesoul	73
	27 juillet 1855, fusion de la Compagnie Mulhouse à Thann	21
		94
(4)	21 janvier 1857, raccordement des chemins de Vincennes et de Mulhouse	2
	— Troyes à Bar-sur-Seine	30
	— Thann à Wesserling	12
	3 juillet, Châlons à Mourmelon	25
		69
(5)	18 octobre 1840, Benfeld à Colmar	39
	25 — Mulhouse à Saint-Louis	28
		67
(6)	1er mai 1841, Kœnihshoffen à Benfeld	27
	15 août 1841, Colmar à Mulhouse	42
		69

(7) 26 mars 1844, Kœnigshoffen à Strasbourg	1
13 juin 1844, Saint-Louis à la frontière	1
	2
(8) 1er mars 1847, entrée dans Strasbourg	1
(9) 5 juillet 1849, Paris à Meaux	45
26 août — Meaux à Épernay	97
10 nov. — Épernay à Châlons	31
	173
(10) 10 juillet 1850, Metz à Nancy	57
5 septembre 1850, Châlons à Vitry	33
	90
(11) 27 mai 1851, Vitry à Bar-le-Duc	49
29 — — Sarrebourg à Strasbourg	71
24 juillet — Metz à Saint-Avold	50
15 nov. — Bar-le-Duc à Commercy	40
16 nov. — Saint-Avold à Forbach	20
	230
(12) 19 juin 1852, Commercy à Frouard	50
12 août — Nancy à Sarrebourg	77
16 nov. — Forbach à la frontière	4
	131
(13) 15 février 1854, Blesme à Saint-Dizier	17
5 juin — Épernay à Reims	30
16 sept. — Metz à Thionville	30
	77
Fusion de Strasbourg à Bâle	139
	216
(14) 27 juillet 1855, Saint-Dizier à Donjeux	38
18 — — Vandenheim à Haguenau	23
23 octobre — Haguenau à la frontière	35
	96
Fusion de Mulhouse à Thann	21
	117
(15) 9 février 1857, Nogent à Nangis	53
25 avril — Nangis à Flamboin	25
— — Troyes à Chaumont	96
— — Donjeux à Chaumont	31
A reporter	205

	Report	205
24 juin —	Blainville à Épinal	51
16 sept. —	Châlons à Mourmelon	25
12 octobre —	Dannemarie à Mulhouse	25
15 — —	Chaumont à Langres	35
		341

(16) 15 février 1858,	Belfort à Dannemarie	21
22 — —	Langres à Vesoul	84
26 avril —	Vesoul à Belfort	63
22 juillet —	Chalindrey à Gray	45
5 décembre —	Provins à Longueville	7
		220

(17) Concession éventuelle :

Mézières à Hirson. . . . . 51 kilom.

(18) L'Etat a accordé une subvention de 3,000,000 de francs pour la ligne de Wissembourg.

(19)	Y compris la dépense	faite par l'État de	49,298,162 fr.
(20)	—	—	57,274,897
(21)	—	—	71,588,344
(22)	—	—	100,947,535
(23)	—	—	103,933,182
(24)	—	—	113,302,208
(25)	—	—	125,382,500
(26)	—	—	125,382,500
(27)	—	—	125,382,500

(28) La Compagnie de l'Est, par suite du traité de fusion avec celle de Montereau à Troyes, s'est chargée de l'emprunt émis par cette Compagnie. Les 40,000 actions ont été remboursées à 500 fr.

(29) Les actions de la Compagnie de Blesme à Gray ont été échangées à raison de 2 actions pour 1 obligation, soit pour les 32,000 actions, 16,000 obligations de 500 fr., portant 25 fr. d'intérêt et remboursables à 625 fr.

(30) Par suite de l'acte de fusion avec la Compagnie de Strasbourg à Bâle, la Compagnie de l'Est s'est chargée du remboursement des 12,600,000 fr. prêtés par l'État, et du service des emprunts de 3,052,500 et de 10,000,000 de fr. contractés par la Compagnie de Bâle. Les actions de cette Compagnie ont été échangées à raison de 3 obligations pour 4 actions. Chaque action a reçu de plus 10 fr. 50 au moment de l'échange.

(31) Par le traité de fusion avec la Compagnie de Mulhouse à Thann, la Compagnie de l'Est s'est chargée de l'emprunt de 400,000 fr., réduit à 165,000 fr. par l'amortissement. Les actions ont été échangées à raison de 1 obligation pour 1 action.

(32) Ces 141,000 obligations ont été déposées à la Banque, qui en a émis 77,000 le 5 juillet 1858, au cours de 273 fr. 50.

(33) Les 250,000 actions nouvelles n'entreront en partage des bénéfices qu'à partir du 1er janvier 1857. Jusqu'à cette époque, elles ne reçoivent que 4 0/0 d'intérêt sur les sommes versées.

(34) Y compris la dépense faite par l'État de 125,382,500 fr.

Les dépenses faites par la Compagnie sont :

Ancien réseau . . . . Fr.	224,786,539
Nouveau réseau	253,292,590
Chemin de Ceinture	1,340,000
Intérêts pendant la construction.	34,444,613
Matériel roulant.	84,459,289
	598,323,031

(35) Le compte de l'exploitation de l'ancien réseau est établi de la manière suivante :

Reliquat des produits au 31 décembre 1857. . . . . Fr.			7,873 65
Produits bruts de l'exploitation, impôts déduits.			42,230,766 76
Recettes diverses.			229,762 08
Ensemble.			42,468,402 49
A déduire :			
Subventions aux correspondances, parcours réciproques, restitutions pour surtaxes . . . . Fr.			1,168,494 58
Total des produits effectifs.			41,299,907 91
Dépenses de l'exploitation :			
Service de la voie, entretien et surveillance. . . . Fr.		3,342,074 87	
Service de la traction.		8,528,175 69	
Service spécial de l'exploitation		4,934,540 27	
Service commercial.		161,020 98	
Service central.		807,326 34	
Charges de la Compagnie, patentes, contributions, assurances, rentes viagères		338,898 36	
			18,112,036 51
			23,187,871 40
A déduire :			
Premier dividende de 20 fr. par action, payé en novembre . . . . Fr.		9,979,040 »	
Intérêts d'obligations et amortissement d'actions et d'obligations . . . . Fr.	3,345,368 82		
dont il faut déduire pour intérêts sur le coût de lignes en construction	1,195,860 »		
		2,149,508 82	
Allocation à la caisse des retraites. . . . . Fr.		44,265 47	
Réserves pour réclamations non liquidées dans les gares et stations		242,184 31	
			12,414,998 60
			10,772,872 80
5 0/0 au fonds de réserve.			538,643 64
Reste à répartir la somme de . . . . Fr.			10,234,229 16

soit 20 fr. 46 c.

L'exploitation du nouveau réseau a donné les résultats suivants :

Reliquat des produits au 31 décembre 1857. . . . . Fr.		3,138 93
Produits bruts de l'exploitation.		11,077,672 10
Recettes diverses.		83,690 22
Ensemble.		12,064,501 25
A déduire :		
Subvention aux correspondances, parcours réciproques, restitutions pour surtaxe.		398,115 42
Total des produits effectifs.		11,666,385 83
Dépenses de l'exploitation :		
Service de la voie. . . . . Fr.	1,593,907 77	
— de la traction	3,525,629 59	
— spécial de l'exploitation.	1,988,981 02	
— commercial	86,238 91	
— central	560,545 63	
Charges de la Compagnie	230,299 64	
		7,985,602 56
Excédant des recettes. . . . . Fr.		3,680,783 27
Intérêts d'amortissement d'obligations . . . . Fr.		15,406,528 09
A déduire :		
Intérêts sur capitaux productifs.		1,842,000 »
		13,564,528 09
Allocation à la caisse des retraites.		30,734 53
		13,595,262 62
A déduire :		
Excédant des recettes.		3,680,783 27
Solde à porter au premier établissement. . . . . Fr.		9,914,479 35

Bilan au 30 avril 1859. (Clôture de l'exercice 1858.)

ACTIF.

Exercice 1858 :		
Dépenses de premier établissement, depuis l'origine jusqu'à la clôture de l'exercice 1858. . . . . Fr.		598,323,031 77
Avances pour acquisitions de terrains à régulariser. .	698,348 81	
Avances à divers entrepreneurs	144,875 93	
		843,224 74
Exercice 1859 :		
Dépenses de premier établissement depuis le 1er janvier jusqu'au 30 avril 1859.	5,388,244 25	
Dépenses en régie et fonds de roulement	1,322,832 29	
		6,711,076 54
A reporter		605,877,333 05

Report. . . . Fr.		605,877,333 05

Domaine de la Compagnie.

Divers terrains et immeubles ne faisant pas partie de l'entreprise des voies. . . . . Fr.	2,936,365 04	
Etablissement des fours à coke, valeurs mobilières et immobilières.	3,091,788 02	
		6,028,153 06

Approvisionnements généraux.

Magasins de l'économat . . . . Fr.	549,799 51	
Objets du matériel fixe de la voie.	8,549,547 35	
Dépôts et ateliers du matériel.	7,961,918 71	
		17,061,265 57

Fonds disponibles.

Caisse et Banque de France . . . . Fr.	903,818 82	
Crédit mobilier	6,654,441 »	
Receveurs généraux et banquiers	224,345 49	
		7,782,605 31

Valeurs diverses.

Cautionnement de la Compagnie . . . . Fr.	560,000 »	
Commandite dans le Sous-Comptoir des chemins de fer	555,234 15	
Effets à recevoir.	11,492 85	
Divers débiteurs.	372,105 40	
		1,498,832 40

Liquidation des titres.

A recouvrer sur actions et obligations. . . . . Fr.	213,135 »
Solde en comptes courants divers.	5,822,092 56
	644,283,416 95

PASSIF.

Compte capital.

498,397 actions . . . . Fr.	249,198,500 »		
368,828 obligations 5 0/0.	178,926,500 »		
598,567 — 3 0/0.	152,654,580 12		
26,233 — des anciennes Compagnies	15,755,000 »		
Subventions et prêts à l'Etat. .	14,985,365 86		
		611,519,945 98	

Actions, obligations et engagements amortis.

1,603 actions	801,500 »	
A reporter. . . . Fr.	801,500 »	611,519,945 98

Report. . . . . . Fr.	801,500 »	611,519,945 98	
1,250 obligations 5 0/0.	625,000 »		
1,029 — 3 0/0.	514,500 »		
906 — des anciennes Compagnies.	755,500 »		
Subventions et prêts de l'Etat . .	614,634 14		
		3,311,134 14	
			614,831,080 12
Fonds de la réserve.			3,146,013 86

Liquidation des titres.

Intérêts et dividendes échus et non primés . . Fr.	505,546 27	
Remboursements des titres amortis	50,250 »	
Actions vendues.	188,259 49	
Comptes divers	6,489 »	
		750,544 76

Créanciers divers.

Mandats, traites et bons à payer.	1,860,358 13

Retenues et cautionnements.

Solde de divers comptes	594,891 15

Caisse des retraites.

Allocation de la Compagnie et produit	512,142 25

Exploitation.

Solde de l'exploitation, exercice de 1858 (à répartir).	10,772,872 80	
Balance, au 30 avril, du compte de l'exploitation, 1859.	11,815,513 88	
		22,588,386 68
		644,283,416 95

(36) La charge totale de la Compagnie se compose de :

6,240	obligations à	50 fr.	d'intérêt.
388,828	—	25	—
599,596	—	15	—

De plus, l'amortissement de 12,600,000 fr. prêtés par l'Etat à la Compagnie de Strasbourg à Bâle.

(37) 11 août 1859,	Thionville à la frontière	kil.	16	
22 sept. —	Paris à Vincennes.		17	33

(38) La recette kilométrique pour les onze premiers mois de 1859 a été de 33,042 fr., tandis que pour l'époque correspondante de 1858 elle n'a été que de 30,908 fr.

(39) Charleville à la frontière belge. . . . . kil. 60
Sedan à Thionville. 137
Reims à Soissons. 54

261
Tergnier à Reims, cédée par la Compagnie du Nord 50

311
A déduire : la ligne de Creil à Beauvais, cédée à la Compagnie du Nord 35

Augmentation du réseau. 276

(40) Reims à Laon. 52

(41) 10 juin 1858, Reims à Rethel. 40
15 sept. — Rethel à Charleville. 48
14 déc. — Charleville à Donchery 15

103

(42) Par suite des nouvelles concessions, le capital social a été porté à 63,000,000 fr., divisés en 126,000 actions. Le nombre des actions nouvelles est donc de 84,000, dont 42,000 seulement sont émises. Les actions anciennes, libérées entièrement par les versements de 100 fr. et de 50 fr. au 10 avril et au 6 juillet 1857, pouvaient être échangées contre deux actions nouvelles libérées de 250 fr. 14,666 actions anciennes ont été échangées contre 29,332 actions nouvelles. Pour compléter la première émission de 42,000 actions nouvelles, il en restait donc à émettre 27,334, sur chacune desquelles 100 fr. ont été versés en souscrivant. Par décision du 29 décembre 1859, le capital-actions est fixé à 42 millions de francs, divisés en 84,000 actions.

(43) Cet emprunt se compose de 27,000 obligations, dont 26,277 sont émises.

(44) Cette fusion aura lieu à partir de la troisième année de l'exploitation du réseau entier. (Voir les actes officiels pour les conditions de cette fusion.)

(45) 17 mai 1859, Donchery à Sedan . . . . kil. 4
14 sept. — Charleville à Nouzon. 7 11

(46) La recette kilométrique pour les onze premiers mois de 1859 a été de 18,316 fr.; pour la même époque de 1858 elle ne s'était élevée qu'à 10,264.

Voici les numéros sortis des tirages au sort en 1857, 1858 et 1859.

Actions.

30 novembre 1857. — 535 actions, remboursables à 500 fr. à partir du 1er janvier 1858.

Actions anciennes.

Séries	2	nos	581	à	600	Séries	136	nos	781	à	800
—	8		961	à	980	—	144		781	à	800
—	15		261	à	280	—	171		421	à	440
—	47		921	à	940	—	178		721	à	740
—	55		541	à	560	—	179		261	à	280
—	79		721	à	740	—	186		461	à	480
—	116		261	à	280	—	199		141	à	160
—	119		61	à	80	—	218		421	à	440

Actions nouvelles.

Nos 287.041	à	287.060	Nos 349.741	à	349.755	Nos 481.961	à	481.980
307.221	à	307.240	351.981	à	352.000	486.221	à	486.240
315.041	à	315.060	372.121	à	372.140	495.721	à	495.740
318.601	à	318.620	420.881	à	420.900			

30 novembre 1858. — 555 actions, remboursables à 500 fr. à partir du 1er janvier 1859.

24.881	à	24.900	211.161	à	211.180	360.601	à	360.620
40.361	à	40.375	220.361	à	220.380	362.901	à	362.920
55.921	à	55.940	241.361	à	241.380	402.221	à	402.240
58.181	à	58.200	253.201	à	253.220	448.221	à	448.240
64.041	à	64.060	255.341	à	255.360	450.041	à	450.060
92.741	à	92.760	282.921	à	282.940	461.481	à	461.500
99.741	à	99.760	327.541	à	327.560	483.401	à	483.420
173.021	à	173.040	344.301	à	344.320	494.021	à	494.040
196.381	à	195.400	349.481	à	349.500			
201.261	à	201.280	354.421	à	354.440			

24 novembre 1859. — 580 actions, remboursables à 500 fr. à partir du 1er janvier 1860.

7.341	à	7.360	165.041	à	165.060	377.381	à	377.400
53.981	à	54.000	202.901	à	202.920	404.741	à	404.760
60.041	à	60.060	204.061	à	204.080	411.681	à	411.700
74.901	à	74.920	222.421	à	222.440	432.461	à	432.480
87.181	à	87.200	229.101	à	229.120	462.121	à	462.140
88.381	à	88.400	236.401	à	236.420	473.181	à	473.200
113.401	à	113.420	297.641	à	297.660	473.921	à	473.940
127.281	à	127.300	368.541	à	368.560	496.521	à	496.540
156.241	à	156.260	372.361	à	372.380	497.121	à	497.140
159.481	à	159.500	373.301	à	373.320			

Obligations.

28 mai 1857. — 63 obligations de Paris à Strasbourg (émission de 1852), remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1857.

506	4.930	10.998	21.511	30.238	39.550	45.851	51.232
541	5.500	11.399	23.287	30.980	39.885	47.426	52.189
1.226	5.545	12.723	24.352	31.356	40.696	48.317	53.604
1.498	5.796	14.227	25.754	31.374	40.802	48.422	54.109
1.656	7.313	15.724	28.450	33.627	41.162	49.343	55.744
3.320	7.488	19.884	29.342	33.752	41.301	49.561	56.310
4.099	8.645	20.768	29.629	38.507	44.735	49.665	58.763
4.354	10.875	21.301	29.940	39.245	45.667	50.395	

17 obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg (rachat de l'embranchement de Gray), remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1857.

61.349	63.620	68.551	69.679	72.683	75.803
61.944	66.355	68.947	70.854	74.306	75.968
63.537	67.557	69.057	70.885	75.259	

74 obligations de la Compagnie de l'Est (rachat de la ligne de Bâle), remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1857.

77.677	84.420	95.625	102 662	108.022	115.105	126.388	136.291
78.339	84.689	95.627	102.865	109.501	115.633	126.472	136.449
78.735	86.115	95.891	103.319	109.981	117.852	126.583	137.925
80.267	87.864	96.797	104.226	110.534	118.872	127.312	138.229
80.585	90.151	96.844	104.327	111.941	119.248	128.520	
82.455	91.397	97.660	104.462	111.944	119.867	128.629	
82.538	91.553	98.308	105.576	112.022	121.965	132.604	
82.979	91.886	99.204	106.432	114.050	122.479	134.023	
83.539	94.653	99.934	107.377	114.543	124.915	134.943	
84.285	95.429	102.585	107.562	114.904	125.137	135.639	

148 obligations de la Compagnie de l'Est (émission de 1854), remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1857.

147.119	à	147.128	179.809	à	179.818	229.639	à	229.648
156.519	à	156.528	180.769	à	180.778	242.899	à	242.908
156.959	à	166.966	186.120	à	186.138	242.939	à	242.948
157.439	à	157.448	192.259	à	192.268	244.929	à	244.938
179.709	à	179.718	202.189	à	202.198	246.209	à	246.218

8 obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes (émission de 1852), remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er juillet 1857.

52	53	643	867	1.933	2.019	2,233	2.495

163 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle pour la ligne de Wissembourg (émission de 1852), remboursables à 625 fr. à partir du 1er juillet 1857.

311	à	320	8.441	à	8.450	21.451	à	21.460
771	à	780	9.451	à	9.460	22.081	à	22.090
1.561	à	1.570	10.171	à	10.180	22.091	à	22.100
2.931	à	2.940	11.521	à	11.530	23.141	à	23.150
4.121	à	4.130	13.821	à	13.823	23.831	à	23.840
4.731	à	4.740	19.891	à	19.900			

32 obligations de la Compagnie de Mulhouse à Thann, remboursables à 1,000 fr. à partir du 1er juillet 1857.

31	91	99	113	162	221	247	279	323	361	369
62	95	102	117	190	223	256	307	327	364	370
65	96	106	159	204	231	265	315	334	366	

34 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt 1843), remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er octobre 1857.

70	299	594	809	1.114	1.437	1.528	1.591	1.967	2.449	2.550	2.769
79	429	737	888	1.208	1.488	1.581	1.798	2.247	2.495	2.590	
112	467	767	1.028	1.432	1.519	1.590	1.923	2.403	2.496	2.712	

31 mai 1858. — Obligations 5 0/0 de la Compagnie, remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1858.

1.249	21.288	35.213	52.157	73.685	90.639	103.589	118.468
1.348	21.322	36.321	52.600	73.934	90.912	104.707	119.800
2.205	22.119	36.713	53.042	75.859	91.321	105.019	120.446
4.118	22.201	37.906	53.949	76.081	91.532	105.203	121.871
5.109	22.411	38.334	56.006	76.588	91.621	106.023	123.146
5.870	22.502	38.692	59.341	77.118	91.746	107.517	123.523
6.214	22.878	39.612	63.129	77.204	92.140	107.815	125.912
6.382	23.032	39.767	63.871	77.482	92.366	109.494	128.886
6.448	23.095	40.465	64.409	79.405	93.458	109.777	129.332
7.476	23.245	43.427	64.550	85.417	94.066	109.910	130.213
7.832	23.888	45.025	65.036	85.692	94.396	112.086	130.813
12.252	24.634	45.327	65.993	87.207	95.794	112.842	131.591
12.460	24.732	45.690	67.189	87.628	96.215	113.013	132.592
12.667	24.756	45.745	69.026	87.814	97.120	113.422	133.291
14.096	25.786	46.109	69.091	87.919	97.626	115.352	134.303
16.994	27.623	46.126	70.012	88.649	98.435	115.926	135.418
18.348	28.223	46.665	70.461	88.713	98.701	116.809	137.029
18.463	28.519	47.333	70.954	89.285	100.435	117.010	137.672
19.468	29.554	49.859	71.910	89.527	102.465	117.826	137.961
21.120	34.812	51.568	72.707	90.185	103.379	118.116	138.617

162.030	à	162.048	208.379	à	208.388	247.019	à	247.028
181.979	à	181.988	213.079	à	213.088	251.209	à	251.218
182.439	à	182.448	218.359	à	218.368	252.059	à	252.068
186.879	à	186.888	224.999	à	225.008	252.599	à	252.608
195.739	à	195.748	231.549	à	231.552			
202.529	à	202.538	235.259	à	235.268			

Obligations 3 0/0 de la Compagnie, à rembourser à 500 fr. à partir du 1er juin 1858.

6.061	à	6.080	200.001	à	200.006	336.261	à	336.280
10.361	à	10.380	200.461	à	200.480	337.601	à	337.620
11.241	à	11.246	214.281	à	214.300	368.361	à	368.378
13.741	à	13.760	216.821	à	216.840	390.181	à	390.200
18.061	à	18.080	224.181	à	224.200	410.601	à	410.620
20.621	à	20.640	230.601	à	230.620	410.861	à	410.880
28.561	à	28.580	233.321	à	233.340	419.901	à	419.920
49.361	à	49.380	235.341	à	235.360	421.781	à	421.800
49.761	à	49.780	248.901	à	248.920	437.521	à	437.540
56.041	à	56.060	251.221	à	251.240	448.101	à	448.120
57.441	à	57.460	268.021	à	268.040	450.201	à	450.220
66.461	à	66.480	272.861	à	272.880	456.601	à	456.620
89.861	à	89.880	284.461	à	284.480	458.801	à	458.820
113.481	à	113.500	287.161	à	287.179	459.181	à	459.200
161.221	à	161.240	291.741	à	291.760	462.281	à	462.300
172.181	à	172.200	291.921	à	291.940	478.641	à	478.660
189.441	à	189.460	299.961	à	299.980	483.821	à	483.840
194.701	à	194.720	314.641	à	314.660			

OBLIGATIONS DES COMPAGNIES RACHETÉES OU FUSIONNÉES.

9 obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes (émission de 1852), remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er juillet 1858.

119	550	978	1.409	1.707	1.908	1.910	2.956	2.969

33 obligations de la Compagnie de Mulhouse à Thann, remboursables à 1,000 fr. à partir du 1er juillet 1858.

1	39	83	93	104	187	224	281	310	359	381
14	55	86	94	129	191	230	290	336	363	382
34	61	92	98	169	206	275	301	350	379	383

170 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle, pour la ligne de Wissembourg (émission de 1852), remboursables à 625 fr. à partir du 1er juillet 1858.

71	à	80	10.521	à	10.530	16.021	à	16.030
541	à	550	11.091	à	11.100	16.241	à	16.250
4.581	à	4.590	11.451	à	11.460	19.261	à	19.270
4.791	à	4.800	12.011	à	12.020	21.411	à	2.1420
5.991	à	6.000	12.781	à	12.790	21.551	à	2.1560
9.471	à	9.480	15.661	à	15.670			

35 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er octobre 1858.

45	270	323	476	601	789	1.233	1.725	1.915	2.129	2.391	2.553
178	274	420	569	659	806	1.251	1.766	1.940	2.181	2.544	2.666
247	309	422	587	711	1.184	1.612	1.803	2.078	2.216	2.545	

26 mai 1859. — OBLIGATIONS 5 0/0 DE LA COMPAGNIE.

68 obligations de Paris à Strasbourg (série de 1 à 60,000), remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1859.

870	11.437	14.786	19.194	25.944	30.574	35.495	43.861	47.725	55.762
2.259	12.047	15.546	20.170	25.986	30.759	35.588	44.212	51.806	57.145
4.075	12.822	15.727	20.465	26.221	31.228	37.150	44.624	51.910	57.324
6.511	13.344	15.891	21.218	26.650	32.813	38.715	44.842	52.317	58.775
7.641	13.467	17.135	21.639	27.576	33.920	42.359	45.806	52.621	58.814
10.177	13.904	17.870	24.489	27.847	34.657	43.481	46.725	53.794	
10.984	14.296	19.038	24.619	27.873	34.782	43.642	47.525	55.732	

18 obligations de la Compagnie de Paris à Strasbourg (rachat de l'embranchement de Gray), série de 60,001 à 76,000, remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1859.

60.060	65.729	66.313	66.568	67.560	68.539	71.257	72.351	74.330
63.253	65.893	66.366	67.404	57.635	69.293	71.508	73.521	74.788

81 obligations de la Compagnie de l'Est (rachat de la ligne de Bâle), série de 76,001 à 128,828, remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1859.

80.269	88.105	95.723	99.811	105.361	111.904	119.109	123.754	134.216
81.704	88.924	95.978	100.622	105.390	112.206	119.962	123.997	134.385
81.879	89.211	96.226	101.139	107.569	114.781	120.014	124.889	135.555
84.541	89.915	98.080	101.474	108.197	115.259	120.035	125.403	136.983
84.855	91.050	98.112	101.765	108.310	116.380	120.905	127.754	137.413
86.069	91.051	98.392	103.556	108.424	117.126	121.069	128.055	137.676
86.845	92.118	98.488	103.621	108.783	118.151	122.396	130.082	138.148
86.979	94.134	99.242	103.808	109.827	118.540	122.528	130.534	138.514
87.184	94.888	99.801	104.564	111.637	118.634	122.531	132.584	138.596

159 obligations de la Compagnie de l'Est, série de 138,829 à 263,828, remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1859.

148.549 à 148.558	170.529 à 170.538	251.139 à 251.148
150.429 à 150.438	185.519 à 185.528	253.939 à 253.948
151.289 à 151.298	209.569 à 209.578	253.959 à 253.968
152.009 à 152.018	217.819 à 217.828	257.759 à 257.768
156.509 à 156.518	235.569 à 235.578	
157.699 à 157.708	240.759 à 240.767	

Obligations de la Compagnie de l'Est, série de 263,828 à 368,828, remboursables à 650 fr. à partir du 1er juin 1859.

286.009 à 286.028	350.809 à 350.028	353.929 à 363.948
291.229 à 291.248	353.229 à 353.242	
321.029 à 321.048	353.669 à 353.688	

OBLIGATIONS DES COMPAGNIES RACHETÉES OU FUSIONNÉES.

10 obligations de l'ancienne Compagnie de Montereau à Troyes, remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er juillet 1859.

316	347	352	1.061	1.988	2.811	2.959	3.016	3.181	3.182

77 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle pour la ligne de Wissembourg, remboursables à 625 fr., à partir du 1er juillet 1859.

891 à 900	12.761 à 12.770	18.171 à 18.801
2.411 à 2.420	13.161 à 13.167	18.431 à 18.440
4.081 à 4.090	14.311 à 14.320	18.451 à 18.460
4.451 à 4.460	14.891 à 14.900	20.581 à 20.590
4.821 à 4.830	16.651 à 16.660	21.391 à 21.400
6.681 à 6.690	17.861 à 17.870	21.851 à 22.860

34 obligations de la Compagnie de Mulhouse à Thann, remboursables à 1,000 fr. à partir du 1er juillet 1859.

2	26	110	134	168	216	255	274	293	321	365	392
3	46	126	136	170	218	259	285	302	347	375	
9	59	127	161	215	228	263	288	317	353	385	

7 obligations de l'ancienne Compagnie de Strasbourg à Bâle (emprunt de 1843), remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er octobre 1859.

13	358	438	654	793	1.317	1.647	1.947	2.187	2.738
25	360	445	703	910	1.378	1.831	2.028	2.408	
138	363	524	743	940	1.455	1.901	2.109	2.447	
352	416	603	749	1.021	1.485	1.935	2.132	2.516	

OBLIGATIONS 3 0/0 DE LA COMPAGNIE,

remboursables à 500 fr. à partir du 1er juin 1859.

275 obligations 3 0/0 (1re création, série de 1 à 126,000).

3.561	à	3.580	39.621	à	39.640	106.501	à	106.520
6.121	à	6.140	73.681	à	73.700	112.481	à	112.500
10.961	à	10.980	85.661	à	85.680	117.601	à	117.620
14.121	à	14.135	100.621	à	100.640	118.561	à	118.580
22.501	à	22.520	106.341	à	106.360			

275 obligations 3 0/0 (2e création, série de 126,001 à 252,000).

145.461	à	145.480	164.001	à	164.020	224.681	à	224.695
150.741	à	150.760	167.461	à	167.480	229.681	à	229.700
152.301	à	152.320	171.321	à	171.340	233.301	à	233.320
155.721	à	155.740	184.881	à	184.900	249.161	à	249.180
163.221	à	163.240	191.381	à	191.400			

185 obligations 3 0/0 (série de 252,001 à 337,000).

267.481	à	267.500	277.661	à	277.680
270.421	à	270.440	292.461	à	292.480
270.901	à	270.920	303.161	à	303.180
275.721	à	275.740	304.601	à	304.605
277.141	à	277.160	312.781	à	312.800

327 obligations 3 0/0 (série de 337,001 à 487,000).

375.841	à	375.860	428.341	à	428.360	461.441	à	461.460
384.541	à	384.560	428.741	à	428.760	462.741	à	462.760
384.601	à	384.620	438.381	à	438.400	475.761	à	475.780
386.961	à	386.980	445.081	à	445.100	479.161	à	479.780
403.041	à	403.060	448.441	à	448.460	479.421	à	479.427
404.441	à	404.460	451.901	à	451.920			

49 obligations 3 0/0 (série de 487,001 à 512,000).

498.961	à	498.969	502.561	à	502.580	510.841	à	510.860

Actes officiels.

La situation de la Compagnie de l'Est ne présente pas une similitude complète avec celle des autres Compagnies. La concession des lignes qui ont été ajoutées à son réseau primitif, et qui peuvent être considérées comme constituant son nouveau réseau, remonte, pour la majeure partie d'entre elles à l'année 1853. Aussi les sections les plus importantes de ces lignes sont-elles aujourd'hui livrées à l'exploitation.

Cette circonstance devait-elle priver la Compagnie de l'Est du bénéfice des dispositions consenties en faveur des autres Compagnies de chemins de fer ? On ne l'a pas pensé.

Lorsque le gouvernement s'est décidé, en vue d'un grand intérêt public, à soutenir par un acte de haute tutelle l'industrie des chemins de fer, il n'a pu songer à laisser en dehors de cette mesure bienveillante une des Compagnies dont les charges sont les plus lourdes, et cela par le seul motif qu'elle a accompli une partie de ses engagements.

On a donc cru devoir conclure avec la Compagnie de l'Est une convention provisoire, d'après des bases analogues à celles que nous avons précédemment indiquées.

Cette convention approuve, en premier lieu, le traité de fusion passé, en 1857, entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et celle des Ardennes. Les clauses de ce traité sont entièrement semblables à celles du traité de fusion du Dauphiné ; il s'agit, par conséquent, d'une fusion à terme, dont le prix sera réglé d'après le résultat de la seconde année d'exploitation augmenté de 36 0/0. Ces bases sont équitables, et cette fusion, considérée en elle-même, est une mesure conforme à la fois à l'intérêt public et à celui des deux Compagnies contractantes.

Par l'art. 3, il est fait concession à la Compagnie d'un chemin de Thann à Wesserling ; et par l'art. 4, un chemin de Mézières à Hirson lui est concédé à titre éventuel. Le premier forme, sur une longueur de 12 kilomètres, le prolongement du chemin de Mulhouse à Thann, et dessert une vallée riche et industrieuse. Le second, de 50 kilomètres de longueur, se reliant, d'une part, avec le chemin dirigé d'Hirson vers Landrecies, de l'autre, avec celui de Mézières à Thionville, complète la communication directe de Calais, Dunkerque et Lille avec Metz et Strasbourg.

La concession est partagée, comme dans les précédentes conventions, en deux réseaux distincts au point de vue de la garantie d'intérêt.

L'ancien réseau comprend le chemin de Paris à Strasbourg, avec toutes les lignes qui s'y rattachent directement, telles que les embranchements de Reims, sur le camp de Châlons, sur Metz et la frontière prussienne, sur Wissembourg, sur Thionville et la frontière du Luxembourg ; enfin, les chemins de Paris à Vincennes et Saint-Maur, et de Mulhouse à Thann et Wesserling.

Le nouveau réseau comprend les lignes de Paris à Mulhouse, avec ses embranchements sur Provins, Coulommiers, Montereau et Bar-sur-Seine ; de Blesmes à Saint-Dizier et à Gray ; de Nancy à Gray par Epinal, et enfin les lignes rétrocédées par la Compagnie des Ardennes. On doit y ajouter, comme concession éventuelle, le chemin de Mézières à Hirson.

Ainsi constitué, l'ancien réseau comprend une étendue de 985 kilomètres, sur lesquels 918 kilomètres sont livrés à l'exploitation.

Le nouveau réseau est, en totalité, de 1,365 kilomètres, y compris 420 kilomètres rétrocédés par la Compagnie des Ardennes; sur cette étendue, 849 kilomètres sont exploités.

La dépense faite et à faire pour l'ancien réseau, déduction faite du prix des travaux exécutés par l'Etat, s'élève à . . . . Fr.	310,000,000
Pour le nouveau, y compris 137,500,000 fr. relatifs aux chemins des Ardennes, à	505,000,000
La dépense du chemin de fer de Mézières à Hirson, concédé éventuellement, est évaluée à.	17,000,000
Total.	832,000,000

Les dépenses faites, au 31 décembre 1857, s'élèvent, y compris les lignes des Ardennes, à 578 millions de francs. Il restait donc à dépenser, au 1er janvier 1858, une somme de 254 millions de francs applicables, savoir :

A l'ancien réseau . . . . Fr.	30,000,000
Au nouveau.	110,800,000
Aux chemins des Ardennes . .	114,000,000
Total.	254,000,000

La garantie d'un intérêt et d'un amortissement, au taux de 4 0/0, est attribuée, pendant cinquante ans, à partir du 1er janvier 1854, aux lignes composant le nouveau réseau. Une partie notable de ces lignes étant

aujourd'hui en exploitation, il a paru nécessaire d'avancer d'une année le point de départ de la garantie. Les intérêts et l'amortissement des obligations doivent, en effet, en cas d'insuffisance des produits, être portés au compte de premier établissement, jusqu'au moment où commence l'application de la garantie d'intérêt, et il importe que cette mesure transitoire cesse d'être appliquée dès que l'ensemble des nouvelles lignes sera livré à l'exploitation.

L'excédant des produits de l'ancien réseau doit être reporté sur le nouveau, lorsque les produits excéderont un revenu net moyen de 27,800 fr. par kilomètre. Ce chiffre sera certainement dépassé avant peu d'années; car, dès l'année 1856, le produit net des anciennes lignes, privées encore de leurs nouveaux affluents, excédait 27,000 fr.; il a d'ailleurs été calculé en tenant compte de l'annexion des lignes des Ardennes.

Le partage des bénéfices excédant 8 0/0 était stipulé en faveur de l'Etat par les actes antérieurs de concession. Cette clause continuera à recevoir son application, mais sous la réserve que les lignes rétrocédées par la Compagnie des Ardennes n'auront droit, avant l'exercice du partage, qu'à un prélèvement de 6 0/0 du capital dépensé pour leur construction.

D'un autre côté, le point de départ de l'application de cette clause, fixé aujourd'hui au 1er janvier 1861, a été reporté, comme pour les autres Compagnies, au 1er janvier 1872. Cet avantage est accordé à la Compagnie en compensation des clauses consenties par elle pour le transport des militaires et marins et pour le service des postes.

Aujourd'hui, en effet, le cahier des charges du chemin de Paris à Strasbourg et de ses embranchements stipule en faveur des militaires et marins le transport à moitié prix des tarifs, tandis qu'en vertu du nouveau type du cahier des charges, le tarif est réduit au quart. Cette différence de prix représente un revenu très-considérable sur une ligne qui dessert les places fortes les plus importantes de la frontière. La Compagnie, néanmoins, accepte le nouveau tarif à partir du 1er janvier 1863. Quant au service des postes, il impose actuellement à l'administration le paiement annuel d'une somme d'environ 340,000 fr. Désormais, cette somme sera fixée à forfait à 300,000 fr., jusqu'au 1er janvier 1880, et, à partir de cette dernière époque, le service sera gratuit.

Du reste, ici comme pour la Compagnie de Lyon à la Méditerranée, le délai accordé pour l'exercice du partage des bénéfices ne peut exercer

qu'une influence morale sur la situation de la Compagnie, et par le fait cette clause n'impose aucun sacrifice à l'Etat.

Nous devons ajouter que le nouveau cahier des charges, adopté en 1857, sera appliqué désormais d'une manière générale à l'ensemble des concessions de la Compagnie de l'Est. Ces diverses dispositions font l'objet de la convention du 24 juillet 1858.

COMPAGNIE DES ARDENNES.

La Compagnie des Ardennes a conclu, ainsi que nous venons de le dire, un traité de fusion avec la Compagnie de l'Est. En vertu de ce traité, elle est tenue de terminer la construction des lignes qui lui sont concédées, et de les exploiter pendant deux années avant d'en faire la remise définitive à cette dernière Compagnie. Sa situation n'exige donc que l'application de mesures transitoires qui l'aident à accomplir sa tâche.

Le réseau des Ardennes se compose des lignes :

De Reims à Laon ;

De Reims à Charleville et Sedan ;

De Reims à Soissons ;

De Charleville à Givet ;

De Sedan à la ligne de Metz à Thionville, avec embranchement sur Longwy.

La longueur totale de ce réseau est de 420 kilomètres, et la dépense faite et à faire, de 142 millions de francs.

Parmi les lignes que nous venons d'énumérer, les trois premières ont été concédées sans subvention ni garantie d'intérêt.

Quant au chemin de Charleville à Givet, le décret du 20 juillet 1853 stipulait que, dans le cas où le gouvernement croirait devoir en rendre la concession définitive, les travaux seraient exécutés aux frais de l'Etat, dans les termes de la loi du 11 juin 1842. Cette disposition devait entraîner pour le Trésor une dépense d'environ 18 millions de francs. le gouvernement n'a pas pensé qu'il y eût lieu de faire l'application de cette clause. Il a offert à la Compagnie la concession de la ligne de Charleville à Thionville, qui devait relier le réseau des Ardennes à la frontière de l'Est, si de son côté elle se chargeait, à ses risques et périls, de la construction de la ligne de Charleville à Givet. Ces conditions ont été

acceptées et sanctionnées par un décret du 10 juin 1857. C'est dans ces circonstances que la Compagnie des Ardennes a conclu un traité de fusion avec celle de l'Est.

Aujourd'hui, en présence des charges qui pèsent sur elle, elle sollicite un appui qui est accordé à d'autres Compagnies plus riches et plus puissantes. Cet appui ne saurait équitablement lui être refusé; mais sous quelle forme doit-il être accordé?

On n'a pas fait de difficulté d'admettre qu'une garantie d'intérêt de 4,65 0/0 serait affectée au capital d'établissement du réseau pendant les deux années d'exploitation qui précèdent la fusion définitive. Mais on doit remarquer que les sommes payées par l'Etat, à titre de garantie d'intérêt, sont essentiellement remboursables; qu'elles n'ont d'autre caractère que celui d'une simple avance, tandis qu'à l'égard de la Compagnie des Ardennes, qui, dans quelques années, doit cesser d'exister, elles eussent constitué une véritable subvention. Une telle disposition était inadmissible; aussi, en accordant la garantie d'intérêt, il a été stipulé que cette clause était subordonnée à la condition que les sommes avancées par l'Etat à titre de garant lui seraient remboursées ultérieurement au moyen d'un accord à intervenir entre les deux Compagnies des Ardennes et de l'Est.

Ainsi limitée, la garantie d'intérêt ne peut être que d'un faible secours pour la Compagnie des Ardennes. Elle n'a d'ailleurs pour effet ni d'augmenter les recettes qui doivent servir de base au prix de cession, ni de réduire les charges, et, par conséquent, elle est sans influence sur la détermination définitive de la valeur du réseau. Il a paru que la situation particulière de cette Compagnie qui, au moment où elle se constituait, avait pu compter sur une subvention considérable, devait déterminer à lui accorder au moins une portion de cette subvention.

Dans les dernières concessions qui ont été faites, notamment pour le réseau breton et pour celui des Pyrénées, on a calculé le chiffre des subventions en capitalisant à 5,50 0/0 le produit net présumé des lignes concédées. La Compagnie des Ardennes évalue ses revenus probables, sans doute avec la majoration de 36 0/0, à 33,000 fr. brut par kilomètre, ou environ 18,000 fr. net.

Ce produit appliqué à 420 kilomètres et capitalisé à 5,50 0/0, représente une somme d'environ 137,500,000 fr. net.

L'évaluation des dépenses étant portée à 142,000,000 de francs, il y

aurait lieu d'accorder à la Compagnie, pour lui tenir compte de cette différence, une subvention de 4,500,000 fr.

Telle est, en effet, la disposition qui a été admise dans la convention passée avec la Compagnie des Ardennes. Toutefois, cette subvention ne serait définitivement acquise à la Compagnie que dans le cas où la moyenne de produits nets, pendant ses deux années d'exploitation, n'excéderait pas effectivement 5,50 0/0 du capital de premier établissement. Dans le cas contraire, la subvention serait réduite d'une somme égale à l'excédant des produits, capitalisé au même taux de 5,50 0/0. Cette clause donne l'assurance que la subvention ne sera définitivement allouée à la Compagnie que dans le cas où les prévisions qui en motivent l'allocation viendraient à se réaliser.

Diverses dispositions secondaires complètent la convention provisoire conclue avec la Compagnie des Ardennes, à la date du 28 juillet dernier.

PROJET DE CONVENTION

Entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, qui approuve la fusion du chemin de fer des Ardennes et modifie les conventions antérieures relatives à la ligne de l'Est.

L'an mil huit cent cinquante-huit et le vingt-quatre juillet,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de l'Est*, ladite Compagnie représentée par MM. le comte de Ségur, Jayr, Darvilliers, Emile Pereire et Roux, président et membres du conseil d'administration, élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, à l'embarcadère desdits chemins, rue de Strasbourg, et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés, par délibération dudit conseil, en date du 26 juillet 1858, et sous la réserve

de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de dix mois au plus tard,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — L'ensemble des concessions faites à la Compagnie des chemins de fer de l'Est est régi par les dispositions énoncées aux articles ci-après.

Art. 2. — Est approuvé le traité de fusion passé le 12 mai 1857 entre la Compagnie des chemins de fer de l'Est et la Compagnie du chemin de fer des Ardennes.

Une copie certifiée dudit traité restera annexée à la présente.

Art. 3. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède à la Compagnie un chemin de fer de Thann à Wesserling, formant le prolongement du chemin de fer de Mulhouse à Thann.

La Compagnie s'engage à exécuter ce chemin à ses frais, risques et périls.

Art. 4. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à concéder à la Compagnie de l'Est, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, un chemin de fer dirigé de Mézières vers un point à déterminer de la ligne de Soissons à la frontière de Belgique, par Laon, Vervins et Hirson.

La Compagnie s'engage à exécuter ladite ligne à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit années, à dater du décret de concession définitive à intervenir.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus, dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée soit par le gouvernement, soit par la Compagnie, dans un délai de quatre années, à partir de la ratification des présentes, et dans le cas où l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de ladite époque.

Art. 5. — La concession de la Compagnie de l'Est sera considérée,

au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à Strasbourg, avec embranchement sur Reims et sur Mourmelon et prolongement jusqu'à Kehl ;

De Paris à Vincennes et Saint-Maur, avec raccordement sur la ligne de Mulhouse;

De Frouard à Metz et à la frontière prussienne;

De Metz à Thionville et à la frontière du grand-duché de Luxembourg;

De Strasbourg à Wissembourg;

De Strasbourg à Bâle;

De Mulhouse à Thann;

De Thann à Wesserling.

2° Le nouveau réseau comprenant les lignes énoncées ci-après :

Lignes concédées à titre définitif :

De Paris à Mulhouse, avec embranchement sur Coulommiers, Provins, Montereau et Bar-sur-Seine;

De Blesmes à Saint-Dizier et à Gray;

De Nancy à Gray, par Epinal;

De Reims à la frontière belge par Mézières, Charleville et Givet, avec embranchement sur Sedan;

De Sedan à la ligne de Metz à Thionville, avec embranchement sur la frontière belge par Longwy;

De Reims à la ligne de Paris à Soissons;

De Reims à Laon.

Ligne concédée à titre éventuel :

De Mézières vers un point à déterminer de la ligne de Soissons à la frontière de Belgique.

Art. 6. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'Etat, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante années, à partir du premier janvier mil huit cent soixante-

quatre (1er janvier 1864), l'intérêt à quatre pour cent (4 pour 100) et l'amortissement calculé au même taux pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif, la somme totale de cinq cent cinq millions (505,000,000 fr.)

Et pour la ligne de Mézières vers un point à déterminer de la ligne de Soissons à la frontière de Belgique, la somme de dix-sept millions (17,000,000 fr.).

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le premier janvier mil huit cent soixante-quatre (1er janvier 1864) ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 7. — La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi chaque année deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature :

1° De l'ancien réseau ;

2° Du nouveau réseau,
tels qu'ils sont définis à l'article 4 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu net moyen de vingt-sept mille huit cents francs (27,800 fr.) par kilomètre, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1864 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de 27,800 francs ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.)

par chaque longueur de cent kilomètres (100 k.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder huit cents francs (800 fr.).

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'Etat ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent du capital garanti par l'Etat.

Art. 8.— Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à quatre pour cent (4 p. 0/0) par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits nets de l'ancien réseau, conformément à l'art. 5 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis et dans quelque année que cet excédant se produise.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'l y a lieu, aux termes de l'art. 36 du cahier des charges ci-annexé.

Art. 9. — Le partage des bénéfices entre l'Etat et la Compagnie, prévu par l'article 24 du cahier des charges annexé à la loi du 19 juillet 1845, par l'art. 6 de la convention du 17 août 1853 et par l'art. 5 de la convention du 20 avril 1854, s'exercera, à partir du premier janvier mil huit cent soixante-douze (1er janvier 1872), lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois six pour cent (6 p. 0/0) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes rétrocédées par la Compagnie des Ardennes en vertu de la présente convention, et huit pour cent (8 p. 0/0) du capital effectivement dépensé pour le surplus des lignes concédées à la Compagnie de l'Est.

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général de partage à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Art. 10. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'art. 6 de la présente

convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat, et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de construction ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes,

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux en cas d'insuffisance du capital garanti par l'Etat.

Sera compris dans les frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'art. 46 des statuts de la Compagnie.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établisssement des lignes énoncées à l'art. 5 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des benéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque; en aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'art. 6 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en conseil d'Etat, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution des travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 11. — Toutes les lignes formant le réseau de la Compagnie de l'Est, et énoncées à l'art. 5 ci-dessus, seront régies par le cahier des charges ci-annexé.

Le même cahier des charges sera appliqué au réseau des Ardennes, dès que la fusion prévue par le traité énoncé à l'art. 2 ci-dessus aura été réalisée

Toutefois, ne seront pas mises en vigueur :

1° Les dispositions du titre IV du cahier des charges mentionné au paragraphe 1er du présent article, qu'à partir du 1er juillet 1859 ;

2° Les dispositions de l'art. 54 relatif au transport des militaires e marins, qu'à partir du 1er janvier 1863.

Jusqu'aux époques indiquées aux deux paragraphes qui précèdent, les conditions concernant le transport des voyageurs et des marchandises, et le transport des militaires et marins, seront réglées, pour chaque ligne du réseau, par le cahier des charges antérieur qui lui est propre.

L'administration des postes jouira, à partir du 1er janvier 1859, des avantages stipulés par l'art. 56 du cahier des charges ci-annexé, sous la condition par elle de payer, à titre de forfait à la Compagnie, une somme annuelle de trois cent mille francs (300,000 fr.), mais seulement du 1er janvier 1859 jusqu'au 1er janvier 1880.

Art. 12. — Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre, pour l'exécution des travaux mis à sa charge, soit par la présente convention, soit par des actes antérieurs, ne peuvent être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et la quotité des versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 13. — Sont abrogés :

1° Les dispositions des articles 1er, paragraphes 2 et 4, de la convention du 17 août 1853, et des art. 3 et 4 de la convention du 20 avril 1854, desquelles il résulte que la Compagnie accepte sans subvention ni garantie d'intérêt la concession des lignes mentionnées à l'art. 5 ci-dessus, comme formant le nouveau réseau ;

2° Les cahiers des charges annexés à la loi du 19 juillet 1845, au décret du 17 août 1853 et au décret du 20 avril 1854, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention.

Art. 14. — La présente convention et le traité de fusion approuvé par l'art. 2 ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Ce projet de convention a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat dans sa séance du 20 janvier 1859.

Le président du conseil d'Etat,

J. BAROCHE.

Signé à la minute :

Le président de section, rapporteur,

VUILLEFROY.

Le conseiller d'État,

secrétaire général du conseil d'Etat,

F. BOILAY.

Certifié conforme :

Le conseiller d'État,

secrétaire général du conseil d'État

F. BOILAY

PROJET DE CONVENTION

Entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer des Ardennes, relative à la fusion de cette Compagnie avec celle de l'Est.

L'an mil huit cent cinquante-huit et le vingt-huit juillet ;

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la Société établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer des Ardennes*, ladite Compagnie représentée par M. le duc de Noailles, président du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la Société, à Paris, rue de Provence, n° 68, agissant

en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération dudit conseil d'administration, en date du 28 juillet 1858, et sous la réserve, en outre, de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de dix mois au plus tard,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Est approuvé le traité de fusion passé le 12 mai 1857 entre la Compagnie du chemin de fer des Ardennes et la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

Une copie certifiée dudit traité restera annexée à la présente convention.

Art. 2. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la Compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des lignes qui lui sont concédées, une somme de quatre millions cinq cent mille francs (4,500,000 fr.).

Cette somme sera versée en trois paiements annuels égaux, dont le premier aura lieu le quinze février mil huit cent soixante (1860); et le second, le quinze février mil huit cent soixante et un (1861); le dernier versement ne sera fait qu'au moment où l'ensemble des lignes concédées à la Compagnie aura été livré à l'exploitation.

Toutefois, dans le cas où, pendant les deux années d'exploitation qui précéderont la réunion définitive des lignes des Ardennes à la concession de l'Est, la moyenne des produits nets annuels représenterait une somme supérieure à l'intérêt à cinq francs cinquante centimes pour cent (5 fr. 50 c. 0/0) du capital dépensé par la Compagnie, sans que ce capital puisse excéder cent trente-sept millions cinq cent mille francs (137,500,000 fr.), ladite subvention sera réduite d'une somme égale à cet excédant de produits, capitalisé au taux de 5 francs 50 centimes 0/0.

La somme à restituer, en exécution de la disposition qui précède, sera remboursée à l'État par la Compagnie des Ardennes, dans l'année où aura lieu la réalisation de la fusion approuvée par l'art. 1er de la présente convention.

Art. 3.—Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'Etat, à garantir à la Compagnie, à partir du 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes concédées par les décrets des 20 juillet 1853 et 10 juin 1857, l'intérêt à quatre

pour cent (4 0/0) et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante années, du capital affecté à la construction desdites lignes, sans que, dans aucun cas, ce capital puisse excéder la somme de cent trente-sept millions cinq cent mille francs (137,500,000 fr.).

A partir de l'époque où, en exécution du traité mentionné à l'art. 1er ci-dessus, les lignes des Ardennes seront définitivement réunies à la concession de la Compagnie de l'Est, ladite garantie se confondra avec celle qui, par l'art. 5 de la convention du 24 juillet 1858, a été accordée au nouveau réseau de l'Est.

Art. 4. — Dans le cas où, avant la réunion définitive des lignes des Ardennes à la concession de l'Est, l'État aurait payé, à titre de garant, en exécution de la disposition qui précède, tout ou partie d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à quatre pour cent (4 0/0) par an, sur les produits nets de l'ensemble des lignes qui composent le nouveau réseau de la Compagnie de l'Est, aux termes de l'art. 4 de la convention du 24 juillet 1858, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits nets de l'ancien réseau, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise. Les conséquences de cette stipulation seront réglées d'accord entre les deux Compagnies des Ardennes et de l'Est, sous l'approbation de l'administration supérieure.

Ladite garantie ne pourra être réclamée qu'après que cet accord sera intervenu.

Art. 5.— Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'art. 3 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de construction;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'art. 22 des statuts de la Compagnie.

Le compte de premier établissement sera arrêté provisoirement, tant

pour l'application de la garantie d'intérêt que pour le règlement définitif du chiffre de la subvention, avant le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes concédées, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque.

Art. 6. — La somme de 1,700,000 francs, formant le reliquat du cautionnement relatif au chemin des Ardennes, sera rendue à la Compagnie immédiatement après l'ouverture de la ligne entière de Reims à Mézières et Charleville et de l'embranchement de Sedan.

Art. 7. — Sont abrogées les dispositions des art. 1er et 2 de la convention du 19 juillet 1853 et des art. 1er et 3 de la convention du 10 juillet 1857, desquelles il résulte que la Compagnie accepte, sans subvention ni garantie d'intérêts, les concessions qui lui sont faites par lesdites conventions.

Art. 8. — La présente convention et le traité de fusion approuvé par l'art. 1er ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Ce projet de convention a été délibéré et adopté par le conseil d'État dans sa séance du 20 janvier 1859.

Le président du conseil d'État,
J. Baroche.

Signé à la minute :
Le président de section, rapporteur,
Vuillefroy.

Certifié conforme :
Le conseiller d'État,
Secrétaire général du conseil d'Etat,
F. Boilay.

TRAITÉ

Entre la Compagnie des Ardennes et la Compagnie de l'Est.

Entre :

La Compagnie du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise, représentée par M. le duc de Noailles, président du conseil d'administration de ladite

Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du conseil, en date du 7 avril 1857,

D'une part;

Et la Compagnie des chemins de fer de l'Est, représentée par M. le comte de Ségur, président du conseil d'administration de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du conseil, en date du 7 mai 1857,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit, sous la réserve de l'approbation du gouvernement et des assemblées générales extraordinaires des deux Compagnies intéressées;

Art. 1er. — La Compagnie du chemin de fer des Ardennes et de l'Oise se réunit à la Compagnie des chemins de fer de l'Est, et lui fait apport des concessions qui lui appartiennent en vertu des décrets et conventions qui la constituent.

Ces concessions seront désignées dans l'acte définitif, telles que le gouvernement les aura stipulées dans le décret à intervenir.

Toutefois la fusion des deux Compagnies, bien qu'arrêtée dès à présent d'une manière définitive, demeurera suspendue, quant à son exécution et à ses effets, jusqu'à l'expiration de la deuxième année d'exploitation du réseau complet des lignes concédées.

La période d'exploitation commencera le 1er janvier de l'année qui suivra l'achèvement total du réseau.

Le commencement de ladite période ne pourra être reculé au delà du premier janvier mil huit cent soixante-quatre (1864).

Art. 2.—Les cinq cent mille actions de cinq cents francs chacune, formant le capital de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, seront accrues du nombre d'actions nécessaire pour représenter la valeur des apports de la Compagnie des Ardennes et de l'Oise, dans la proportion et suivant les bases ci-après déterminées.

Le nombre d'actions à attribuer à la Compagnie des Ardennes sera calculé proportionnellement aux produits nets du réseau exploité par elle, comparé aux produits nets de l'exploitation du réseau de l'Est.

La comparaison des produits s'effectuera d'après les résultats de la deuxième année d'exploitation du réseau complet des Ardennes, du 1er janvier au 31 décembre, ainsi qu'il a été expliqué en l'article 1er.

Art. 3. — Pour tenir compte, dans le calcul des produits dont il vient d'être parlé, de l'avantage résultant pour la Compagnie des chemins de fer de l'Est de l'antériorité de son exploitation et du développement que son trafic a pu en recevoir, le produit brut du réseau des Ardennes pendant l'année prise pour type sera augmenté de 36 0/0. Sur ce produit, ainsi majoré, les frais d'exploitation de la Compagnie des Ardennes pendant cette même année seront déduits et réduits à 40 0/0, dans le cas où ils dépasseraient de fait cette proportion.

On établira, d'une part, le revenu net du réseau de la Compagnie des chemins de fer de l'Est, tel qu'il sera en réalité dans l'année prise pour type, et toute déduction faite du partage avec l'Etat, s'il y avait lieu, du service des emprunts et des charges de toute nature ; d'autre part, le revenu net du réseau des Ardennes pendant la même année, en augmentant le produit brut, impôt du dixième déduit, de 36 0/0, et réduisant le coefficient des frais d'exploitation à 40 0/0, dans le cas où il excéderait ce chiffre, et déduction également faite du service des emprunts et des charges de toute nature, et le résultat de la comparaison entre les deux produits des deux réseaux ainsi calculés servira de base à la formation et à la répartition du capital social nouveau.

Art. 4. —Les évaluations et les calculs dont les éléments ont été posés dans les deux articles précédents seront établis dans la supposition de l'achèvement complet des lignes des Ardennes, ainsi qu'il est dit en l'art. 1er, avec les stations définitives et deux voies sur tout le parcours. Si ces travaux, ainsi que le matériel nécessaire pour une bonne et complète exploitation, n'étaient pas terminés ou livrés au moment de la réunion des deux réseaux, on évaluerait les dépenses restant à faire sur le réseau des Ardennes, et il serait tenu compte de ces dépenses dans la supputation des charges et des produits devant servir de base à la répartition du capital social entre les deux Compagnies.

Art. 5. — Le raccordement du chemin de fer de Sedan à Thionville avec le chemin de fer de l'Est, à un point à fixer entre Metz et Thionville, et la gare qui sera établie sur ce point, seront exécutés à frais communs par les deux Compagnies.

La Compagnie de l'Est construira à Reims la gare des voyageurs commune aux deux Compagnies, et ce, moyennant le remboursement par la Compagnie des Ardennes de la moitié de la dépense de construction.

Des conventions ultérieures détermineront les conditions du service

commun et les proportions pécuniaires dans lesquelles chacune des deux Compagnies devra y contribuer.

Art. 6. — Il est bien entendu que dans la construction, soit de la voie et de son matériel fixe, soit des gares, stations, prises d'eau, bâtiments de service, etc., la Compagnie des Ardennes se conformera, autant que faire se poura, aux conditions de construction des lignes du réseau de l'Est.

Le matériel roulant de la Compagnie des Ardennes devra être établi sur le modèle et dans les dimensions de celui de la Compagnie de l'Est.

Art. 7. — Jusqu'à la réalisation de la fusion, les Compagnies conserveront leurs administrations. Néanmoins, l'intention des parties contractantes étant de régler la répartition des actions de la nouvelle Société d'après le produit naturel de chacun des deux réseaux, pendant l'année prise pour type, et de s'interdire tout ce qui, soit par des tarifs de détournement, soit autrement, serait de nature à l'altérer fictivement, les deux Compagnies se donneront réciproquement communication de leurs tarifs généraux et des traités de transport concernant l'exploitation de chacune d'elles. Dans le cas où l'une des Compagnies croirait ses intérêts lésés par ces tarifs ou traités, elle aura le droit de porter la question devant la commission mixte instituée par l'art. 8.

Art. 8. — Il sera institué une commission mixte composée de six membres, dont trois choisis dans chaque Compagnie, pour étudier et résoudre les questions d'intérêt commun. Les directeurs ou chefs de service des deux Compagnies entreront de droit dans la commission mixte, avec voix consultative.

Sont considérés comme affaires d'intérêts communs tous les traités et marchés de la Compagnie des Ardennes dont la durée excéderait le terme assigné pour la réalisation de la fusion, tout emprunt qu'elle contracterait en dehors de son capital actuel, toute concession nouvelle qu'elle voudrait accepter, toute acquisition qu'elle se proposerait de faire d'autres lignes de chemins de fer. La Compagnie des Ardennes s'interdit de conclure aucun de ces actes sans l'approbation de ladite commission.

De son côté, la Compagnie de l'Est ne pourra, sans être munie de la même approbation, accepter aucune concession ni réaliser aucune acquisition ou fusion dans toute la partie du territoire située entre les lignes du réseau de l'Est et celles du réseau des Ardennes.

Art. 9. — Le conseil d'administration de la Compagnie nouvelle sera composé comme il suit :

1° Des membres du conseil d'administration de la Compagnie de l'Est;

2° Du président, du vice-président et de l'administrateur délégué, aujourd'hui en fonctions, de la Compagnie des Ardennes, qui y entreront de plein droit;

3° De deux membres du conseil d'administration des Ardennes nommés à la majorité des deux conseils réunis.

Art. 10. — Par l'effet de la fusion, aussitôt qu'elle aura été réalisée, la Compagnie des chemins de fer de l'Est sera substituée activement et passivement à la Compagnie des Ardennes, et fera notamment son fait propre et personnel des traités en cours d'exécution. Elle pourvoira au service des intérêts et de l'amortissement des emprunts contractés par la Compagnie des Ardennes, antérieurement à la fusion, le tout dans les termes et suivant les conditions du présent traité.

Art. 11. — Une commission arbitrale de trois membres prononcera en dernier ressort, avec pouvoir d'amiables compositeurs, sur toutes les difficultés qui pourraient naître de l'exécution ou de l'interprétation du présent traité.

La commission statuera notamment sur toutes les difficultés auxquelles pourront donner lieu :

Le défaut d'accord sur les questions soumises à la commission mixte instituée par l'art. 8 ci-dessus;

L'établissement des comptes et la supputation des produits qui devra servir de base à la création des actions à attribuer à la Compagnie des Ardennes;

Et généralement toutes les difficultés qui pourraient naître des rapports des deux Compagnies dans la période transitoire qui précédera la réalisation de la fusion.

MM. Didion, directeur du chemin de fer d'Orléans, et Chaperon, directeur du chemin de fer de Lyon, sont dès à présent désignés membres de cette commission, avec pouvoir de choisir, le cas échéant, un troisième arbitre.

Art. 12. — Le présent traité sera soumis à l'approbation des assemblées générales extraordinaires des deux Compagnies et à celle du gouvernement.

Si, à l'époque fixée pour la réalisation de la fusion, le traité n'avait pas été régulièrement approuvé ou sanctionné, il sera résilié de plein droit, sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

Fait et signé double à Paris, le 12 mai 1857.

Approuvé l'écriture,

Signé : Le duc DE NOAILLES.

Approuvé l'écriture,

Signé : Le comte DE SÉGUR.

Vu en conseil d'Etat :

Le conseiller d'Etat,
Secrétaire général du conseil d'Etat,
F. BOILAY.

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Paris à Versailles. *r. d.*	1841	24 mai 1837.	19	Asnières à Versailles	(1) 2 août 1839.	19	16.062.851
—	1842	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	16.227.280
—	1843	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	16.380.821
—	1844	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	16.439.603
—	1845	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	16.513.661
—	1846	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	16.495.288
—	1847	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	16.539.210
—	1848	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	16.553.656
—	1849	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	16.608.582
—	1850	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	16.633.855
—	1851	16 juil. 1851.	19	Fusion avec l'Ouest ancien (3).	. . . . . .	19	16.834.694
Paris à Versailles. *r. g.*	1841	24 mai 1837.	17	Paris à Versailles (riv. g.). . .	10 sept. 1840.	17	15.729.152
—	1842	. . . . . .	17	. . . .	. . . . . .	17	15.769.913
—	1843	. . . . . .	17	. . . .	. . . . . .	17	15.776.622
—	1844	. . . . . .	17	. . . .	. . . . . .	17	16.394.197
—	1845	. . . . . .	17	. . . .	. . . . . .	17	16.677.088
—	1846	. . . . . .	17	. . . .	. . . . . .	17	16.710.613
—	1847	. . . . . .	17	. . . .	. . . . . .	17	16.748.580
—	1848	. . . . . .	17	. . . .	. . . . . .	17	16.876.684
—	1849	. . . . . .	17	. . . .	. . . . . .	17	16.999.589
—	1850	. . . . . .	17	. . . .	. . . . . .	17	17.076.972
— —	1851	16 juil. 1851.	17	Fusion avec l'Ouest ancien (7).	. . . . . .	17	17.076.672
Paris à Rennes (Ligne de l'Etat). . .	1849	26 juil. 1844.	358	Versailles à Rennes.	(8) 12 juil. 1849.	73	25.735.640
—	1850	. . . . . .	358	. . . .	1850. . .(9)	73	27.754.498
—	1851	16 juil 1851.	358	Concession à l'Ouest ancien (10).	(9) 1851. . . .	73	27.997.182
Ouest ancien. . . .	1851	16 juil. 1851.	396	Fusion des trois lignes et nouvelle concession (11). . . .	. . . . . .	109	. . . . . .
—	1852	8 juil. 1852.	535	Mezidon au Mans (12).	(13) 1852. . . .	147	(15) 82.242.095
—	1853	. . . . . .	535	. . . .	. . . . . .	147	(16) 85.128.196
—	1854	. . . . . .	535	. . . .	(14) 1854. . . .	234	(17) 110.464.766
—	1855	7 avril 1855.	. . .	Ouest nouveau. (Voir plus bas).			
Paris à St-Germain.	1838	9 juil. 1835.	19	Paris au Pecq	26 août 1837.	19	11.857.000
—	1839	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	12.432.000
—	1840	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	13.218.000
—	1841	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	13.843.571
—	1842	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	14.295.159
—	1843	. . . . . .	19	. . . .	. . . . . .	19	14.701.803
—	1844	2 nov. 1844.	21	Le Pecq à Saint-Germain . . .	. . . . . .	19	14.940.445
—	1845	10 janv. 1845.	25	Asnières à Argenteuil.	. . . . . .	19	15.006.104
—	1846	. . . . . .	25	. . . .	. . . . . .	19	15.515.463
—	1847	. . . . . .	25	. . . .	(24) 14 avril 1847	21	(27) 22.199.803
—	1848	. . . . . .	25	. . . .	. . . . . .	21	(27) 22.482.320
—	1849	. . . . . .	25	. . . .	. . . . . .	21	(27) 22.554.203
—	1856	. . . . . .	25	. . . .	. . . . . .	21	(27) 22.883.285

DE L'OUEST.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	PRIX du rembours.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
11.000.000	22.000	500	500	(2) 3.425.000	3.425	50	1000	1000	1859	1.424.263	986.867	...	307 1/2 — 430
11.000.000	22.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.306.275	778.320	8.75	245 — 367 1/2
11.000.000	22.000	500	500	3.460.000	3.460	50	1000	1250	1893	1.411.535	809.215	6.50	238 3/4—321 1/4
11.000.000	22.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.432.015	814.757	8.75	307 1/2 — 510
11.000.000	22.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.417.208	767.701	10. .	430 — 675
11.000.000	22.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.488.877	781.010	10. .	376 — 590
11.000.000	22.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.383.305	860.329	...	246 — 405
11.000.000	22.000	500	500	...	...	...	...	...	...	893.841	664.676	...	90 — 307 1/2
11.000.000	22.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.261.849	660.210	...	113 3/4 — 265
11.000.000	22.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.385.184	712.789	...	145 — 207 1/2
11.000.000	22.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.575.774	845.758	4.55	160 — 282 1/2
10.000.000	20.000	500	500	(4) 5.000.000	Etat. .	...	...	...	...	(5) 1.217.653	1.103.226	...	175 — 325
10.000.000	20.000	500	500	(18) 3.100.000	...	...	...	...	...	932.502	863.663	...	81 1/2—227 1/2
10.000.000	20.000	500	500	...	...	...	...	...	...	860.715	607.467	...	101 — 160
10.000.000	20.000	500	500	...	...	...	...	...	...	889.901	588.018	...	162 1/2 — 420
10.000.000	20.000	500	500	...	...	...	...	...	...	798.709	617.044	...	247 1/2—417 1/2
10.000.000	30.000	500	500	...	...	...	...	...	...	949.132	684.310	...	245 — 372 1/2
10.000.000	20.000	500	500	...	...	...	...	...	...	853.348	614.805	...	143 — 260
10.000.000	20.000	500	500	...	...	...	...	...	...	817.999	566.473	...	80 — 200
10.000.000	20.000	500	500	...	...	...	...	...	...	(6) 854.944	639.068	...	108 — 200
10.000.000	20.003	500	500	...	...	...	...	...	...	(6) 1.166.663	482.308	...	130 — 170
10.000.000	20.000	500	500	...	...	...	...	...	...	(6) 1.173.998	497.997	...	158 — 233
Etat. . .	...	...	...	...	...	...	...	...	...	689.162	414.976	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1.919.680	1.054.878	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	2.283.608	1.105.917	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
35.000.000	70.000	500	250	(18) 18.795.000	15.036	50	1250	1250	1902	8.365.093	3.920.116	21. .	540 — 790
35.000.00.	70.000	500	300	18.375.000	17.500	50	1050	1250	1903	8.973.995	4.054.934	21. .	650 — 812 1/2
35.000.000	70.000	500	400	...	...	...	...	...	...	11.896.984	5.417.050	26.15	550 — 682 1/2
6.000.000	12.000	500	500	(20) 5.450.000	5.450	50	1000	1250	1858	1.372.740	773.864	...	595 — 1065
6.000.000	12.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.266.949	628.032	17.50	535 — 707 1/2
6.000.000	12.000	500	500	(21) 2.550.000	2.550	50	1000	1250	1856	1.362.394	508.911	20. .	520 — 780
6.000.000	12.000	500	500	...	...	...	...	...	...	(29) 1.472.774	579.713	35. .	630 — 798 3/4
6.000.000	12.000	500	500	(22) 10.000.000	10.000	50	1000	1250	1893	1.407.349	618.314	30. .	782 1/2 — 900
6.000.000	12.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.490.091	634.520	32.50	767 1/2—872 1/2
6.000.000	12.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.660.368	700.572	37.50	782 1/2— 1020
6.000.000	12.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.951.041	646.500	50. .	925 —1222 1/2
(19) 9.000.000	18.000	500	500	...	...	...	...	...	...	2.080.225	683.433	50. .	940 — 1.150
9.000.000	18.000	500	500	...	...	...	...	...	...	2.098.184	833.376	40. .	730 — 1.063
9.000.000	18.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.390.720	735.317	6 50	300 — 760
9.000.000	18.000	500	500	(23) 2.000.000	2.000	50	1000	1250	1893	1.764.435	746.925	25. .	305 — 450
9.000.000	18.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.970.329	841.728	25. .	230 — 420

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Paris à St-Germain.	1851	. . . . . .	23	. . . .	(25) 28 avril 1851.	23	23.087.073
—	1852	18 août 1852.	32	Les Batignolles à Auteuil . . .	. . . . . .	23	24.129.002
—	1853	. . . . . .	32	. . . .	. . . . . .	23	27.488.826
—	1854	. . . . . .	32	. . . .	(26) 2 mai 1854.	32	33.277.067
—	1855	7 avril 1855.	32	Fusion avec l'Ouest nouveau.. (30)	. . . . . .	32	. . . . .
Paris à Rouen . . .	1843	15 juil. 1840.	131	Colombes à Rouen.	(31) 9 mai 1843.	128	45.971.318
—	1844	. . . . . .	131	. . . .	. . . . . .	128	50.921.405
—	1845	. . . . . .	131	. . . .	. . . . . .	128	52.867.964
—	1846	. . . . . .	131	. . . .	. . . . . .	128	54.423.241
—	1847	. . . . . .	131	. . . .	(32) 22 mars 1847.	131	64.876.398
—	1848	. . . . . .	131	. . . .	. . . . . .	131	66.873.514
—	1849	. . . . . .	131	. . . .	. . . . . .	131	67.057.377
—	1850	. . . . . .	131	. . . .	. . . . . .	131	67.222.393
—	1851	8 fév. 1851.	131	Prise à bail de la ligne de Dieppe. (Voir cette ligne). .	. . . . . .	131	67.278.993
—	1852	. . . . . .	131	. . . .	. . . . . .	131	67.389.827
—	1853	. . . . . .	131	. . . .	. . . . . .	131	67.792.960
—	1854	. . . . . .	131	. . . .	. . . . . .	131	68.594.301
—	1855	7 avril 1855.	131	Fusion avec l'Ouest (39). . . .	. . . . . .	131	. . . . .
Rouen au Havre . .	1842	11 juin 1842.	92	Rouen au Havre,.	. . . . . .	. . .	. . . . . .
—	1845	. . . . . .	92	. . . .	. . . . . .	. . .	. . . . . .
—	1847	. . . . . .	92	. . . .	22 mars 1847.	92	(40) 56.560.316
—	1848	. . . . . .	92	. . . .	. . . . . .	92	(40) 57.941.165
—	1849	. . . . . .	92	. . . .	. . . . . .	92	(40) 57.991.671
—	1850	. . . . . .	92	. . . .	. . . . . .	92	(40) 58.264.438
—	1851	. . . . . .	92	. . . .	. . . . . .	92	(40) 58.259.603
—	1852	. . . . . .	92	. . . .	. . . . . .	92	(40) 58.298.236
—	1853	. . . . . .	92	. . . .	. . . . . .	92	(40) 58.347.638
—	1854	. . . . . .	92	. . . .	. . . . . .	92	(40) 58.447.985
—	1855	. . . . . .	92	Fusion avec l'Ouest (45). . . .	. . . . . .	92	. . . . . .
Dieppe et Fécamp. .	1848	18 sept. 1845.	68	Malaunay à Dieppe et Fécamp.	(47) 1er août 1848.	51	13.152.478
—	1849	. . . . . .	68	. . . .	. . . . . .	51	13.969.630
—	1850	. . . . . .	68	. . . .	. . . . . .	51	13.846.002
—	1851	21 fév. 1851.	68	Exploitation par la Compagnie de Paris à Rouen (46). . . .	. . . . . .	51	14.118.034
—	1852	. . . . . .	68	. . . .	. . . . . .	51	14.090.811
—	1853	. . . . . .	68	. . . .	. . . . . .	51	14.110.210
—	1854	. . . . . .	68	. . . .	. . . . . .	51	14.169.407
—	1855	7 avril 1855.	68	Fusion avec l'Ouest (48). . . .	. . . . . .	51	. . . . . .
Paris à Caen et Cherbourg	1854	8 juil. 1852.	313	Mantes à Caen et Cherbourg. .	. . . . . .	. . .	(49) 15.753.377
—	1855	7 avril 1855.	. . .	Fusion avec l'Ouest nouv. (51).	. . . . . .	. . .	. . . . . .

de fer de l'Ouest.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT	PRIX de l'émission	PRIX du rembours.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et intérêt.	plus bas et plus haut des ACTIONS.
fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
9.000.000	18.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	2.202.093	854.452	36.50	390 — 510
9.000.000	18.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	2.471.974	980.484	62.50	490 — 1.390
9.000.000	18.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	3.144.335	1.037.746	37.50	1.300 — 1.935
(28) 13.500.000	54.000	250	250	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	3.350.991	1.483.956	32.50	542 1/2 — 820
13.500.000	54.000	250	250	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	. . . . .	. . . . .	. . .	715 — 870
36.000.000	72.000	500	. .	(33) 14.000.000	Etat. .	. .	. .	. .	. .	3.424.156	1.077.832	13.55	651 1/4—882 1/2
36.000.000	72.000	500	. .	(34) 4.000.000	Etat. .	. .	. .	. .	.	6.558.482	2.613.776	37.70	815 — 1.090
36.000.000	72.000	500	. .	(35) 6.000.000	6.000	40	1000	1250	1918	7.391.633	3.078.491	47.40	895 — 1.250
36.000.000	72.000	500	. .	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	8.407.777	3.645.982	42. .	840 — 1.072
36.000.000	72.000	500	. .	(36) 5.000.000	5.000	50	1000	1250	1925	10.032.700	4.214.589	51.40	815 — 980
36.000.000	72.000	500	. .	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	6.669.217	3.407.675	25. .	285 — 912
36.000.000	72.000	500	. .	(37) 3.750.000	3.750	50	1000	1250	1925	8.217.365	3.594.679	33.80	427 1/2 — 580
36.000.000	72.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	9.405.702	3.581.206	42. .	497 1/2 — 700
36.000.000	72.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	9.063.052	3.542.805	41. .	552 1/2 — 700
36.000.000	72.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	10.149.460	3.835.235	50. .	660 — 1.050
36.000.000	72.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	11.673.949	5.053.422	60. .	950 — 1.465
36.000.000	72.000	500	500	(38) 18.000.000	18.000	50	1000	1250	1938	11.815.331	4.754.649	65. .	817 1/2—1.057
36.000.000	72.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	. . . . .	. . . . .	. . .	977 1/2-1262 1/2
20.000.000	40.000	500	500	(41) 10.000.000	Etat. .	. .	. .	. .	.	. . . . .	. . . . .	. . .	533 3/4-638 3/4
20.000.000	40.000	500	500	(42) 10.000.000	10.000	50	1000	1250	1924	. . . . .	. . . . .	. . .	700 — 1.002
20.000.000	40.000	500	500	(43) 5.000.000	5.000	50	1000	1250	1925	3.461.400	1.793.437	28.80	633 3/4—691 1/4
20.000.000	40.000	500	500	(44) 5.000.000	5.000	60	1000	1250	1936	2.672.755	1.737.160	25. .	145 — 450
20.000.000	40.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	3.446.858	1.778.830	38.50	220 — 348 3/4
20.000.000	40.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	3.618.743	1.671.351	41. .	200 — 285
20.000.000	40.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	3.624.619	1.774.042	39. .	203 3/4—278 3/4
20.000.000	40.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	4.407.432	1.812.098	47.50	245 — 380
20.000.000	40.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	5.043.658	2.214.710	53.50	425 — 552 1/2
20.000.000	40.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	4.242.960	1.780.247	55. .	407 1/2—593 3/4
20.000.000	40.000	500	500	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	. . . . .	. . . . .	. . .	592 — 695
18.000.000	36.000	500	400	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	331.134	264.278	. . .	135 — 255
18.000.000	36.000	500	400	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	767.626	540.707	6.50	157 1/2 — 185
18.000.000	36.000	500	400	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	784.726	528.671	. . .	155 — 192 1/2
18.000.000	36.000	500	425	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	617.424	401.967	8. .	190 — 220
											542.936	9.30	220 — 380
18.000.000	36.000	500	425	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	875.575	605.140	11. .	300 — 375
18.000.000	36.000	500	425	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	881.507	622.277	12. .	210 — 325
18.000.000	36.000	500	425	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	858.629			
18.000.000	36.000	500	425	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .
30.000.000	60.000	500	325	(50)	. . . .	. .	. .	. .	. .	. . . . .	. . . . .	. . .	420 — 560
. . . . . .	. .	. .	. .	. . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	. . . . .	. . . . .	. . .	. . . .

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Ouest nouveau . . .	1855	7 avril 1855.	1.171	Fusion (52).	. . . . . .	540	. . . . . .
—	1855	7 avril 1855.	1.785	Concessions nouvelles (53). . .	(55) 1855. . . .	801	(59) 350.614.898
—	1856	. . . . . .	1.785	. . . .	(56) 1856. . . .	875	(60) 424.279.454
—	1857	11 juin 1857.	1.785	(54) Traité avec la Compagnie du Nord	(57) 1er mai 1857.	949	(61) 536.831.471
—	1858	. . . . . .	1.785	. . . .	(58) 1858. . . .	1.143	(62) 603.628.324
—	1859 jusqu'au 1 décem.	8 février 1859	2.298	Concessions nouvelles (67). . .	1859. . (70)	1.195	. . . . . .

NOTES.

(1) La longueur moyenne exploitée est de 23 kil.

(2) Emises en 1839.

(3) Le capital en actions de la ligne de Versailles (r. dr.) a été converti en 7,531 obligations portant 50 fr. d'intérêt et remboursables à 1,250 fr. de la Compagnie de l'Ouest, qui a pris en outre à sa charge le service des emprunts de cette Compagnie.

(4) Prêt de l'Etat ; loi du 7 août 1839.

(5) Exploitation de quinze mois.

(6) Y compris la redevance du chemin de Paris à Rennes.

(7) La Compagnie de l'Ouest a été mise en possession de l'exploitation de la ligne de Versailles (r. g.), moyennant une obligation portant 15 fr. d'intérêt et remboursable à 500 fr. par chaque action, qui a reçu en outre 43 fr. 75 c. en espèces.

Les obligations de la rive gauche ont été converties en obligations de la Compagnie de l'Ouest, et celle-ci se charge du remboursement en 60 annuités du prêt de 5 millions de francs fait par l'Etat à la Compagnie de Versailles (r. g.).

(8) De Versailles à Chartres.

(9) La longueur moyenne exploitée est de 88 kil.

(10) L'Etat livre à la Compagnie : 1° le chemin de fer de Versailles à Chartres, ainsi que les travaux en cours d'exécution, en 1851, pour la construction de la gare du boulevard du Montparnasse et de la gare des marchandises à Vaugirard ; 2° les terrassements, les ouvrages d'art et les maisons de gardes du chemin de fer de Chartres à Rennes.

…er de l'Ouest.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	PRIX du rembours.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et Intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
. . . . .	. . . .	. .	. .	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	. . . . . .	. . . . .	. . .	. . . . . .
(63) 150.000.000	300.000	500	500	(64) 160.795.152	592.734	15	280	500	1951	33.891.950	13.317.445	30. .	618 3/4 — 840
150.000.000	300.000	500	500	36.851.740	136.642	15	273 1/2 285	500	1951	38.567.414	17.421.629	40. .	715 — 990
150.000.000	300.000	500	500	(65) 77.874.340	231.684	15	div.	500	1951	40.008.316	17.618.801	37.50	602 1/2 à 885
150.000.000	300.000	500	500	(66) 47.180.718	168.319	15	273.75	500	1951	(69) 41.068.837	17.134.956	33. .	530 à 725
. . . .	. . .	. .	. .	(68)	. . . .	. .	. .	. .	. .	(71) 46.382.782	. . . . .	. . .	450 à 610

(11) Fusion des trois lignes suivantes :

Paris à Versailles (r. d.).	**19 kil.**
— — (r. g.).	**17**
— à Rennes	**358**
Concession du raccordement de Viroflay.	**2**
	396 kil.

(12) Concession de la ligne de Mézidon au Mans. . . . . 139 kil.
A cette concession est jointe une subvention de 14 millions de francs.

(13) 20 juillet 1852. — Raccordement de Viroflay	**2 kil.**
7 septembre. — Chartres à la Loupe	**36**
	38 kil.

4,505 obligations, remboursables à 1,250 fr. chacune, ont été données à la Compagnie de Saint-Germain, en paiement des travaux de la gare de Paris et de Batignolles, et du raccordement de Viroflay, exécutés par la Compagnie de Saint-Germain pour le compte de la Compagnie de l'Ouest. Celle-ci est tenue, en outre, envers la Compagnie de Saint-Germain, à l'acquittement d'un péage déterminé pour le parcours des trains jusqu'à Asnières.

(14) 16 février 1854. — La Loupe à Nogent-le-Rotrou	**24 kil.**
1er juin 1854. — Nogent-le-Rotrou au Mans.	**63**
	87 kil.

(15) Dont dépensé par l'Etat . . . . 33,273,416 fr.

(16) — 33,641,953

(17) — 42,611,984

(18) Ces 15,036 obligations ont été émises pour le paiement :

1° Des travaux exécutés par la Compagnie de Saint-Germain (13). . .	4,405 obl.
2° De la valeur de la ligne de Versailles (r. d.)	7,531
3° Des obligations émises par la Compagnie de Versailles (r. g.) . . .	3,100
	15,036 obl.

(19) L'émission de 6,000 actions nouvelles a été autorisée par l'ordonnance royale du 29 septembre 1845; mais en 1846 la Compagnie n'a émis que 1,308 actions nouvelles.

(20) Emises le 2 avril 1838. Voir (22).

(21) Emises le 18 mars 1840. Voir (22).

(22) Le 10 mars 1842, l'assemblée générale a décidé que les 8,000 obligations émises en 1838 et 1840, et étant remboursables en 1858, seront échangées contre de pareilles obligations, mais dont l'amortissement se fera jusqu'en 1893.

La nouvelle émission était fixée à 10,000 obligations, qui étaient destinées :

1° A remplacer les 7,333 obligations qui restaient en circulation ;
2° A payer la prime qui devait être donnée pour la conversion ;
3° A régler des dépenses soldées ou à solder jusqu'à concurrence de 1,500 obligations.

(23) En 1849, la Compagnie ayant à consolider, en obligations, des dépenses et des dividendes que les événements de 1848 ne lui avaient pas permis d'acquitter en espèces, elle émit 2,000 obligations nouvelles qu'elle fondit avec l'émission de 1842, et porta ainsi cet emprunt à 12,000 obligations.

(24) Le Pecq à Saint-Germain, 2 kil.

(25) Asnières à Auteuil, 4 kil.

(26) Batignolles à Auteuil, 7 kil.

(27) Y compris les subventions suivantes :

1° Par l'Etat.	1,790,500 fr.
2° Par la ville de Saint-Germain	200,000
3° Par la ville des Batignolles	35,000
4° Par la ville de Neuilly	15,000
	1,040,500 fr.

(28) En vertu des nouveaux statuts homologués par décret du 17 septembre 1853, les 18,000 actions de 500 fr. ont été doublées, de sorte que leur nombre se trouve porté à. . . . . 36,000 act.

Les 2,000 coupons de fondation ont été échangés contre 18,000 actions nouvelles, au moyen du versement fait par les porteurs de ces coupons de 2,250 fr. par coupon. 18,000

Ce qui porte le nombre des actions à. 54,000
représentant, à raison de 250 fr. chacune, un capital social de 13,500,000 fr.

(29) Y compris les redevances des chemins de Rouen et de Versailles (r. d.).

(30) La Compagnie de l'Ouest nouveau a échangé, le 1er juillet 1855, deux actions de Saint-Germain contre une action nouvelle, avec droit ultérieur à une obligation de 1,000 fr. rapportant 50 fr. d'intérêt et remboursable à 1,250 fr.

Le 27 août 1855 a eu lieu la délivrance des obligations nouvelles, portant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr. Ces obligations, au prix de 280 fr. chacune, ont été

données en échange des obligations émises par la Compagnie de Saint-Germain, dont le prix a été fixé à 1,200 fr. pour celles émises en 1838-1840, et à 1,000 fr. pour celles émises en 1842-1849.

(31) Colombes à Saint-Sever, 128 kil.

(32) Demi-traversée de Rouen, depuis Sotteville, 3 kil.

(33) Ce prêt accordé par l'Etat suivant l'ordonnance du 13 janvier 1843, porte 3 0/0 d'intérêt et est amortissable par trentièmes à partir du 15 juillet 1848.

(34) Ce prêt a été fait sous les mêmes conditions que le précédent, suivant l'ordonnance royale du 28 juillet 1844; mais l'amortissement ne commence que le 15 juillet 1850.

(35) Emises le 1er août 1845.

(36) Emises le 10 décembre 1847.

(37) Emises le 1er mars 1849.

(38) Emises le 1er décembre 1854.

(39) Le 1er juillet 1855, échange des actions à raison de 12 actions de Rouen pour 19 actions nouvelles; de plus, 37 fr. 50 c. ont été donnés à chaque action de Rouen pour le produit du second semestre 1854.

Le 27 août 1855, échange des obligations émises par la Compagnie de Rouen contre des obligations de la Compagnie de l'Ouest nouveau. Ces obligations nouvelles portent 15 fr. d'intérêt et sont émises à 280 fr.; quant aux obligations de la Compagnie de Rouen, elles ont été reçues en échange au prix de 800 fr. pour celles émises en 1845; au prix de 935 fr. pour celles émises en 1847-1849; et au prix de 925 fr. pour celles émises en 1854.

Enfin, les fondateurs de la Compagnie de Rouen ont reçu, pour leur part, 7,200 obligations de la nouvelle Compagnie; ces obligations portent 50 fr. d'intérêt et sont remboursables à 1,250 fr.

(40) Y compris une subvention de l'Etat de	. . . .	8,000,000 fr.
— —	de la ville du Havre.	1,000,000
		9,000,000 fr.

(41) Prêt de l'Etat, suivant l'acte de concession; ce prêt porte 3 0/0 à partir du 11 juin 1850, et il est remboursable par quarantième, à partir du 11 juin 1857.

(42) Cet emprunt a été créé en deux émissions : la première de 8 millions, en décembre 1845; la deuxième de 2 millions, en novembre 1846.

(43) Emises le 1er février 1847.

(44) Emises le 1er octobre 1848.

(45) Le 1er juillet 1845, échange des actions à raison de six actions nouvelles pour sept actions de la Compagnie du Havre, qui, en outre, ont reçu 1 fr. 93 c. pour l'exploitation du 1er septembre au 31 décembre 1854.

Le 27 août 1855, échange des obligations de la Compagnie du Havre contre des obligations de la nouvelle Compagnie émises à 280 fr. et portant 15 fr. d'intérêt. Les anciennes obligations ont été admises à l'échange au prix de 950 fr. pour l'émission de 1845-1847, et au prix de 1,080 fr. pour l'émission de 1848. La part des fondateurs de la Compagnie du Havre a été liquidée par 1,800 obligations portant 50 fr. d'intérêt et remboursables à 1,250 fr.

(46) Par traité passé le 21 février 1851, entre la Compagnie de Dieppe et celle de Paris à Rouen, il a été stipulé que cette dernière exploiterait pour son compte la ligne de Dieppe, moyennant le paiement annuel, à la Compagnie de Dieppe, d'une somme de 288,000 fr., soit 8 francs par action, et que, de plus, toutes les fois que le dividende des actions de la Compagnie de Rouen s'élèverait au-dessus de 45 fr., le dixième de cet excédant appartiendrait à la Compagnie de Dieppe.

Le traité est fait pour huit ans, à partir du 1er avril 1851.

(47) Malaunay à Dieppe.

(48) Les 36,000 actions sont converties par la fusion en obligations portant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr., et 26 fr. 25 c. en espèces.

(49) Y compris la somme de 2,435,965 fr. reçue à-compte sur la subvention de 16 millions de fr.

(50) Suivant l'acte de concession, l'Etat a accordé :

1° Subvention : 16 millions pour la première section (de Mantes à Caen) ;

2° Achat des terrains, terrassements, travaux d'art, construction des stations, des maisons de garde pour la deuxième section (de Caen à Cherbourg).

(51) La Compagnie de Caen à Cherbourg a reçu 51,428 actions de la fusion en échange de ses 60,000 actions, à la charge par les porteurs des actions de Caen à Cherbourg d'effectuer le paiement des 175 fr. qui restent à verser.

(52) Fusion dans la nouvelle Compagnie de l'Ouest :

1° L'Ouest ancien,	535	kil. concédés,	234	kil. exploités.
2° Paris à Saint-Germain,	32	—	32	—
3° Paris à Rouen,	131	—	131	—
4° Rouen au Havre,	92	—	92	—
5° Dieppe et Fécamp,	68	—	51	—
6° Caen et Cherbourg,	313	—		—
	1,171	kil. concédés,	540	kil. exploités.

(53) Concessions nouvelles suivant les décrets des 19 janvier 1855 et 7 avril 1855 :

Saint-Fromont à Saint-Lô	18 kil.
Lisieux à Honfleur	43
Serquigny à Rouen	57
Le Mans à Angers	100
Rennes à Brest	250
Rennes à Saint-Malo	74
Rennes à Redon	72
	614 kil.

(54) Par un traité du 11 juin 1857, qui a reçu l'approbation du gouvernement, la Compagnie de l'Ouest est convenue avec celle du Nord de construire un chemin de fer de raccordement entre la ligne d'Argenteuil et celle de Paris à Pontoise, par ou près la station d'Ermont.

Elle doit également concourir avec cette dernière Compagnie à l'établissement d'un chemin de fer de raccordement entre Rouen et Amiens, dans la proportion d'un tiers pour la Compagnie de l'Ouest, et de deux tiers pour la Compagnie du Nord.

(55) 1er juillet 1855. — Mantes à Lisieux		123 kil.
14 août —	— Le Mans à Laval	89
29 décemb. —	— Lisieux à Caen	49
		261 kil.

(56) 25 février 1856. — Beuzeville à Fécamp		18 kil.
15 mars —	— Le Mans à Alençon	56
		74 kil.

(57) Laval à Rennes 74

(58) 1er février 1858. — Alençon à Argentan		44
1er juillet —	— Lisieux à Pont-l'Évêque	18
15 — —	— Caen à Cherbourg	132
		194 kil.

(59 Y compris les dépenses faites par l'Etat et des subventions locales. 70,423,449 fr.

(60) 98,331,986

(61) 141,673,449

(62) 153,077,333

(63) Les actions des Compagnies fusionnées ont été admises dans la nouvelle Compagnie de la manière suivante :

Ouest ancien :	1	action nouvelle pour	1	ancienne :	70,000	actions.
Paris à Rouen :	19	—	12	—	114,000	—
Rouen au Havre :	6	—	7	—	34,286	—
Caen à Cherbourg :	6	—	7	—	51,428	—
Paris à Saint-Germain :	1	—	2	—	27,000	—
					296,714	
		Emission nouvelle.			3,286	
					300,000	

(64) La conversion des anciens emprunts en obligations portant 15 francs d'intérêt exigeait . . . . . 527,734 obligations.
dont échangées 400,482

Restent à échanger 127,252

Ces 127,252 obligations à 15 fr. d'intérêt représentent 43,563 obligations de diverses valeurs des anciennes Compagnies.

Le capital des emprunts est donc, pour 400,482 obligations nouvelles.	103,571,752 fr.
Anciennes obligations non converties	39,023,400
65,000 obligations émises le 10 novembre 1855	18,200,000
	160,795,152 fr.

(65) Cet emprunt se compose de deux émissions, une de 100,000 obligations et l'autre de 150,000. Il reste donc à émettre 18,319 obligations.

(66) Cet emprunt se compose de 150,000 obligations, et les 18,319 restant à émettre de l'emprunt précédent. Sur ces 168,319 obligations, il en reste à émettre 3,472 représentant 1,348 obligations à 3 0/0, 992 à 4 0/0, et 2 à 5 0/0, d'une valeur au pair de 1,000 fr.

(67) La loi du 8 février 1859 change en concessions définitives les concessions éventuelles de 1857.

L'augmentation du réseau sera alors de 513 kilomètres, savoir :

Argentan à Granville	133
Saint-Cyr à Surdon	159
Rouen à Amiens pour 1/3	45
Paris à Dieppe par Pontoise et Gisors. Pont-l'Évêque à Trouville. Aigles à ou près Conches	176
	513 kil.

(68) La charge totale de la Compagnie se compose de 1,129,376 obligations portant 15 fr. d'intérêt. Dans ce nombre sont compris les 127,252 obligations représentant les anciennes qui n'ont pas été échangées, et 3,472 obligations restant à émettre (voir les notes 64-66).

(69) **Compte d'établissement. — Exercice 1858.**

DÉPENSES.

Compte général de fusion : Solde au 31 décembre 1857			280.002.218 48	
Dépenses réglées pendant l'exercice 1858		71.505 16		
Recettes pendant le même exercice, à déduire		7.343 65	64.161 51	280.066.379 99
Dépenses de l'exercice 1855		45.305.001 18		
Dépenses de l'exercice 1856		45.806.022 16		
Dépenses de l'exercice 1857		69.250.554 53	160.362.177 87	
Dépenses de l'exercice 1858 :				
Intérêts pendant la construction.	3.993.614 55			
Recettes de l'établissement (produit des sections exploitées sur les lignes en construction, intérêts des fonds, etc.), à déduire	1.048.405 03	2.945.209 52		
Dépenses générales		810.048 79		
Études, direction, surveillance et contrôle des travaux		897.997 22		
Terrains		4.964.378 22		
Établissement des lignes		14.672.825 59		
Matériel		4.067.200 30		
A reporter		28.357.659 66	160.362.177 87	280.066.379 99

Report.	28.357.659 66	160.362.177 87	280.066.379 99
Travaux à forfait	10.148.814 60		
Chemin de ceinture.	20.000 »	38.526.474 26	
		198.888.652 13	
Approvisionnements.		10.908.375 »	209.797.027 13
Total général des dépenses.			489.863.407 12
Excédant du capital sur les dépenses.			53.658.561 30
			543.521.968 42

CAPITAL.

Capital des actions.			150.000.000 »

Subventions.

Compensées.	13.789.280 91		
Encaissées	14.064.628 »		
Réglées en bons du Trésor . .	11.458.512 »	39.312.420 91	
A recevoir.		31.937.579 09	71.250.000 »

Emprunts.

43,563 obligations des anciennes Compagnies restant en circulation		39.417.400 »	
400,482 obligations 3 0/0 délivrées en échange de celles des anciennes Compagnies (capital au pair de 300 fr.).		120.144.600 »	
598,170 obligations 3 0/0 émises (valeur au pair de 300 fr.). . . .	179.451.000 »		
Moins la différence entre le prix de l'émission et le pair de 300 fr.	17.544.231 58	161.906.768 42	
1,348 obligations 3 0/0 restant à négocier. . .		404.400 »	
992 obligations 4 0/0 restant à négocier (valeur au pair de 400 fr.).		396.800 »	
2 obligations 5 0/0 restant à négocier (valeur au pair de 1,000 fr.)		2.000 »	322.271.968 42
			543.521.968 42

Compte d'exploitation. — Exercice 1858.

RECETTES DU TRAFIC.

GRANDE VITESSE.

Voyageurs.	23.271.284 »	
Abonnements.	311.593 25	
Recettes supplémentaires . .	201.627 09	
Bagages et chiens	510.415 30	
Marchandises.	2.270.542 92	
Voitures et animaux	230.930 55	
Subvention de la poste . . .	327.000 »	27.123.393 11
A reporter.		27.123.393 11

Report.		27.123.393 11	
PETITE VITESSE.			
Marchandises.	17.270.601 84		
Voitures et animaux	1.766.715 80		
Chemin de ceinture.	190.570 09	19.227.887 73	46.351.280 84
Impôt sur les transports à déduire. . .			2.869.447 13
Total net des recettes du trafic. . . .			43.481.833 71

RECETTES EN DEHORS DU TRAFIC.

Produits des fonds disponibles et du domaine privé. — Recettes diverses.		217.941 11	
Solde des bénéfices sur 1857		68.971 53	
Total des recettes en dehors du trafic.			286.912 64
Total général des recettes. . . .			43.768.746 35
A déduire :			
Subventions et services d'omnibus, de correspondances, de factage, de camionnage, etc.	1.865.899 33		
Détaxes.	243.582 29		
Indemnités.	327.842 71	2.437.324 33	
Produits des sections exploitées sur les lignes en construction à reporter à l'établissement.		262.584 60	2.699.908 93
Total net des recettes.			41.068.837 42

DÉPENSES D'EXPLOITATION.

ADMINISTRATION.			
Administration générale.		255.705 38	
Frais généraux.		139.063 20	394.768 58
EXPLOITATION.			
Personnel.			
Service central, inspection. . .	515.244 15		
Service des trains.	548.233 35		
Service des gares.	3.493.462 51	4.556.940 01	
Frais généraux.			
Eclairage, chauffage	517.096 85		
Imprimés, frais de bureaux et billets de voyageurs.	409.601 20		
Petit matériel, bâches.	470.569 10		
Télégraphie	63.210 43		
Déplacements, loyers et frais divers.	151.879 34	1.612.356 92	6.169.296 93
A reporter.			6.564.065 51

			Report.	6.564.065 51

ENTRETIEN DE LA LIGNE.

Voie, surveillance et matériel fixe.	2.049.162 66		
Terrassements, travaux d'art.	247.424 85		
Bâtiments	338.965 96		2.635.553 47

MATÉRIEL ET TRACTION.

Locomotion.

Machines.	5.966.062 08		
Voitures et wagons.	1.090.773 56	7.056.835 64	

Dépenses diverses.

Manœuvres dans les gares. . .	540.158 45		
Location du matériel roulant. .	41.726 32	581.884 77	7.638.720 40

DÉPENSES GÉNÉRALES.

Frais judiciaires	50.495 95	
Publicité	57.041 24	
Assurances.	135.000 »	
Service médical.	54.109 91	296.647 11
Total des dépenses de l'exercice. . . .		17.134.986 49
Exercices anciens.		118 523 03
Total des dépenses de l'exploitation. . . .		17.253.509 52

CHARGES DE L'EXPLOITATION.

Charges des emprunts	13.094.840 75	
Abonnement au timbre	270.656 80	
Contributions et patentes	237.672 71	
Frais de police et de surveillance administrative.	127.186 80	
Caisse de prévoyance.	182.307 95	
Total des charges de l'exploitation. . .		13.912.665 01

BÉNÉFICES DE L'EXPLOITATION.

Intérêt à 3 1/2 0/0, soit 17 fr. 50 c. par action payés le 1er octobre 1858.	5.250.000 »	
Dividende de 15 fr. 50 c. par action à payer à partir du 1er avril 1859.	4.650.000 »	
Solde des bénéfices à reporter sur l'exercice 1859.	2.662 89	9.902.662 89
Total égal aux recettes.		41.068.837 42

(70) 1er février 1859. — Argentan à Mezidon. . . . . 43 kil.
— Divers raccordements 9

52 kil.

(71) La recette kilométrique pour les onze premiers mois de 1859 a été de 38,814 fr., tandis que pour l'époque correspondante de 1858 elle n'a été que de 34,951 fr.

Voici les numéros des obligations remboursables en 1857, 1858 et 1859.
Tirage au sort du 15 décembre 1856.

Ancienne Compagnie de Saint-Germain.

Emprunts 1838-1840. — 531 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er janvier 1857.

14	636	1.329	1.873	2.624	3.210	3.946	4.737
20	644	1.336	1.902	2.629	3.218	3.981	4.752
51	652	1.337	1.918	2.656	3.236	3.996	4.763
65	714	1.340	1.931	2.675	3.252	4.064	4.773
152	738	1.356	1.936	2.748	3.256	4.072	4.819
181	751	1.390	1.976	2.756	3.272	4.073	4.820
183	754	1.395	1.981	2.773	3.283	4.077	4.821
192	755	1.422	2.000	2.778	3.288	4.101	4.824
209	765	1.436	2.010	2.783	3.293	4.118	4.846
224	777	1.439	2.020	2.787	3.316	4.123	4.855
247	785	1.449	2.035	2.797	3.369	4.129	4.877
265	802	1.454	2.061	2.801	3.391	4.169	4.881
277	803	1.475	2.094	2.806	3.422	4.182	4.901
303	854	1.499	2.097	2.819	3.425	4.215	4.905
342	874	1.515	2.109	2.834	3.445	4.225	4.913
346	912	1.539	2.116	2.838	3.469	4.238	4.932
350	915	1.560	2.133	2.845	3.473	4.252	4.944
359	920	1.585	2.147	2.891	3.489	4.279	4.945
370	941	1.599	2.164	2.904	3.491	4.304	4.953
371	944	1.604	2.241	2.910	3.520	4.310	4.973
374	952	1.608	2.245	2.940	3.590	4.315	4.993
376	970	1.626	2.267	2.945	3.596	4.388	5.001
414	973	1.630	2.272	2.947	3.651	4.401	5.042
426	983	1.673	2.276	2.948	3.656	4.406	5.055
438	996	1.675	2.285	2.956	3.669	4.421	5.060
439	1.020	1.678	2.293	2.970	3.684	4.424	5.066
449	1.023	1.717	2.307	2.972	3.688	4.433	5.097
451	1.042	1.745	2.345	2.990	3.709	4.513	5.106
480	1.051	1.753	2.347	2.995	3.710	4.520	5.120
483	1.107	1.754	2.372	3.010	3.726	4.530	5.122
489	1.112	1.755	2.421	3.041	3.744	4.539	5.133
490	1.119	1.774	2.440	3.042	3.753	4.541	5.161
491	1.153	1.789	2.468	3.050	3.774	4.557	5.166
501	1.155	1.791	2.473	3.064	3.775	4.559	5.173
504	1,166	1.794	2.478	3.065	3.778	4.591	5.177
513	1.171	1.803	2.481	3.066	3.783	4.613	5.186
526	1.176	1.804	2.485	3.068	3.786	4.627	5.190
530	1.177	1.814	2.516	3.088	3.792	4.630	5.228
562	1.227	1.827	2.526	3.123	3.793	4.637	5.319
564	1.242	1.829	2.539	3.168	3.814	4.680	5.333
595	1.244	1.830	2.597	3.174	3.838	4.686	5.352
604	1.266	1.841	2.613	3.176	3.878	4.708	5.359
609	1.276	1.847	2.615	3.193	3.916	4.713	5.361
611	1.315	1.857	2.620	3.208	3.925	4.735	5.368

Ancienne Compagnie de Saint-Germain. — Suite.

5.382	5.899	6.090	6.385	6.788	7.155	7.370	7.705
5.402	5.905	6.105	6.411	6.795	7.158	7.414	7.706
5.479	5.914	6.130	6.434	6.803	7.160	7.418	7.721
5.505	5.916	6.150	6.477	6.817	7.162	7.419	7.735
5.521	5.917	6.156	6.483	6.863	7.170	7.433	7.782
5.523	5.954	6.168	6.505	6.874	7.178	7.457	7.854
5.534	5.961	6.211	6.506	6.891	7.185	7.477	7.862
5.537	5.965	6.215	6.515	6.930	7.216	7.495	7.880
5.561	5.972	6.224	6.567	6.948	7.229	7.496	7.896
5.565	5.973	6.235	6.584	6.965	7.232	7.505	7.916
5.573	5.976	6.271	6.613	7.001	7.267	7.516	7.917
5.590	5.977	6.274	6.614	7.005	7.273	7.536	7.919
5.597	5.980	6.277	6.617	7.017	7.213	7.543	7.934
5.624	5.991	6.301	6.618	7.028	7.276	7.547	7.970
5.675	5.998	6.302	6.622	7.036	7.277	7.573	7.973
5.701	6.037	6.303	6.641	7.037	7.281	7.580	7.976
5.721	6.046	6.310	6.669	7.054	7.295	7.581	7.984
5.743	6.062	6.334	6.702	7.068	7.310	7.590	7.997
5.791	6.064	6.340	6.737	7.072	7.333	7.617	
5.796	6.069	6.356	6.738	7.086	7.334	7.622	
5.814	6.070	6.365	6.748	7.105	7.349	7.648	
5.820	6.074	6.368	6.773	7.112	7.364	7.669	
5.829	6.075	6.374	6.774	7.145	7.369	7.702	

Emprunts 1842-1849 — 132 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er janvier 1857.

110	1.114	2.185	3.773	5.053	6.560	8.160	9.710	11.353
139	1.169	2.186	3.828	5.346	6.644	8.521	9.809	11.434
316	1.288	2.270	3.864	5.652	6.573	8.531	9.889	11.462
489	1.344	2.276	3.869	5.708	6.801	8.725	9.894	11.525
610	1.363	2.438	3.915	5.775	6.841	8.830	10.159	11.572
799	1.518	2.640	4.098	5.879	7.231	8.850	10.199	11.589
911	1.628	2.863	4.244	5.926	7.255	9.024	10.286	11.626
919	1.710	2.918	4.345	5.739	7.319	9.025	10.582	11.748
921	1.715	2.971	4.355	5.940	7.552	9.054	10.586	11.759
926	1.722	3.098	4.519	6.042	7.588	9.213	10.812	11.781
935	1.739	3.182	4.557	6.164	7.782	9.402	10.956	11.897
1.086	1.806	3.195	4.626	6.281	7.803	9.417	11.002	11.931
1.090	1.924	3.470	4.647	6.443	7.839	9.457	11.124	
1.105	1.974	3.580	4.865	6.470	7.961	9.495	11.188	
1.109	2.102	3.617	4.977	6.498	7.998	9.573	11.309	

Ancienne Compagnie de Versailles (rive droite).

Emprunt 1839. — 499 obligations, remboursables à 1,000 fr. à dater du 1er janvier 1857.

3	629	1.120	1.617	2.290	3.071	3.671	4.145	4.899	5.423
38	633	1.127	1.646	2.292	3.075	3.683	4.157	4.905	5.425
42	639	1.128	1.648	2.300	3.080	3.684	4.177	4.913	5.432
70	660	1.136	1.650	2.352	3.085	3.708	4.190	4.914	5.457
89	693	1.163	1.656	2.370	3.090	3.717	4.204	4.922	5.459
112	701	1.167	1.664	2.373	3.093	3.724	4.206	4.926	5.460
120	709	1.178	1.677	2.384	3.095	3.727	4.225	4.927	5.475
139	714	1.195	1.683	2.404	3.106	3.733	4.251	4.929	5.484
140	723	1.196	1.684	2.409	3.137	3.734	4.261	4.941	5.498
145	730	1.199	1.687	2.425	3.143	3.752	4.263	4.950	5.503
153	739	1.220	1.696	2.426	3.148	3.759	4.293	4.956	5.506
161	753	1.270	1.698	2.450	3.150	3.763	4.303	4.960	5.510
227	755	1.273	1.714	2.452	3.178	3.780	4.351	4.969	5.521
236	772	1.274	1.738	2.477	3.183	3.781	4.364	4.978	5.544
258	785	1.278	1.744	2.483	3.194	3.789	4.374	4.984	5.548
259	786	1.291	1.745	2.484	3.198	3.801	4.425	4.998	5.575
267	800	1.300	1.750	2.502	3.199	3.804	4.427	5.026	5.619
273	801	1.325	1.778	2.537	3.220	3.814	4.442	5.030	5.625
286	804	1.332	1.840	2.538	3.233	3.820	4.456	5.032	5.697
314	841	1.339	1.845	2.555	3.251	3.824	4.459	5.037	5.723
323	859	1.340	1.890	2.566	3.260	3.867	4.460	5.047	5.724
328	866	1.342	1.891	2.590	3.287	3.872	4.464	5.049	5.725
341	869	1.349	1.902	2.599	3.289	3.876	4.504	5.051	5.726
344	874	1.363	1.905	2.608	3.291	3.904	4.513	5.053	5.743
345	880	1.364	1.940	2.623	3.292	3.911	4.515	5.089	5.752
357	892	1.374	1.943	2.625	3.294	3.915	4.519	5.112	5.780
366	904	1.410	1.950	2.633	3.321	3.918	4.523	5.127	5.801
398	920	1.412	1.973	2.634	3.323	3.932	4.541	5.130	5.802
426	926	1.414	1.979	2.648	3.342	3.937	4.548	5.132	5.813
450	927	1.442	1.988	2.649	3.358	3.942	4.553	5.136	5.821
461	941	1.444	1.989	2.650	3.362	3.977	4.557	5.148	5.825
463	965	1.468	2.006	2.678	3.365	3.982	4.574	5.155	5.827
467	966	1.472	2.009	2.701	3.377	3.987	4.613	5.160	5.850
469	984	1.481	2.013	2.704	3.389	4.003	4.619	5.163	5.875
476	1.003	1.496	2.050	2.737	3.393	4.005	4.620	5.182	5.893
477	1.006	1.507	2.062	2.744	3.396	4.008	4.656	5.219	5.909
494	1.027	1.515	2.064	2.769	3.448	4.009	4.668	5.240	5.918
497	1.032	1.521	2.068	2.822	3.449	4.016	4.687	5.245	5.920
501	1.038	1.525	2.079	2.828	3.453	4.018	4.695	5.247	5.927
505	1.040	1.530	2.081	2.842	3.475	4.028	4.714	5.263	5.953
506	1.059	1.543	2.124	2.903	3.475	4.032	4.749	5.273	5.959
510	1.060	1.557	2.126	2.946	3.505	4.044	4.783	5.282	5.962
512	1.065	1.558	2.170	2.948	3.526	4.046	4.790	5.295	5.965
531	1.078	1.561	2.189	2.952	3.544	4.069	4.791	5.303	5.976
541	1.079	1.564	2.202	2.972	3.561	4.076	4.801	5.328	5.982
545	1.082	1.579	2.216	2.986	3.578	4.083	4.814	5.350	5.986
563	1.089	1.600	2.222	3.036	3.603	4.106	4.834	5.386	5.995
592	1.097	1.606	2.247	3.050	3.605	4.117	4.839	5.391	5.996
608	1.103	1.607	2.275	3.053	3.613	4.130	4.855	5.401	5.999
613	1.106	1.614	2.279	3.070	3.634	4.137	4.880	5.406	

Emprunt 1843. — 74 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er janvier 1857.

68	827	1.415	1.831	2.342	3.468	3.947	4.904	5.291	6.227
150	869	1.481	1.906	2.405	3.540	3.981	4.982	5.363	6.395
199	911	1.521	1.954	2.461	3.553	4.068	4.983	5.377	
442	963	1.671	1.975	2.762	3.621	4.172	4.995	5.432	
526	981	1.675	1.993	2.808	3.751	4.183	5.040	5.499	
568	1.018	1.680	2.007	2.843	3.763	4.288	5.092	5.564	
680	1.097	1.799	2.217	3.008	3.842	4.336	5.208	5.581	
767	1.136	1.803	2.248	3.457	3.939	4.353	5.232	5.610	

Ancienne Compagnie de Rouen.

Emprunt 1845. — 30 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 6 juillet 1857.

5.102	5.106	5.119	5.126	5.139	5.143	5.148	5.159	5.173	5.184
5.104	5.109	5.120	5.133	5.140	5.144	5.150	5.164	5.182	5.192
5.105	5.114	5.122	5.138	5.142	5.146	5.157	5.167	5.183	5.198

Emprunt 1847. — 14 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er décembre 1857.

2.707	2.715	2.723	2.728	2.753	2.757	2.768
2.708	2.718	2.725	2.752	2.756	2.760	2.780

Emprunt 1849. — 11 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er décembre 1857.

6.911	6.919	6.934	6.940	6.963	6.989
6.915	6.926	6.939	6.948	6.972	

Emprunt 1854. — 30 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er décembre 1857.

13.801	13.813	13.834	13.844	13.854	13.865	13.883	13.892
13.802	13.816	13.837	13.848	13.856	13.867	13.885	13.899
13.807	13.826	13.842	13.850	13.860	13.875	13.888	
13.809	13.828	13.843	13.853	13.864	13.880	13.890	

Ancienne Compagnie du Havre.

Emprunt 1845. — 29 obligations, remboursables à 1,250 fr., à dater du 1er mars 1857.

7.203	7.215	7.219	7.226	7.236	7.244	7.249	7.268	7.280	7.296
7.207	7.216	7.221	7.230	7.240	7.245	7.250	7.269	7.288	7.299
7.208	7.217	7.225	7.232	7.243	7.247	7.266	7.273	7.291	

Emprunt 1847. — 14 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er mars 1857.

1.110	1.114	1.131	1.139	1.159	1.160	1.191
1.113	1.130	1.132	1.152	1.160	1.174	1.198

Emprunt 1848. — 6 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er janvier 1857.

4.411	4.417	4.422	4.434	4.480	4.496

Ancienne Compagnie de l'Ouest.

Emprunt 1852 (7 mai). — 91 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er juillet 1857.

140	2.243	3.548	5.350	7.025	9.308	10.058	11.233
442	2.287	3.785	5.634	7.315	9.314	10.127	11.236
922	2.308	3.921	5.731	7.657	9.323	10.224	11.345
1.121	2.491	4.267	5.793	7.838	9.338	10.267	11.412
1.145	2.590	4.272	6.085	7.848	9.340	10.493	11.432
1.146	2.600	4.277	6.127	8.140	9.399	10.559	11.493
1.269	2.803	4.307	6.217	8.147	9.623	10.738	11.851
1.371	2.977	4.541	6.352	8.440	9.724	10.851	
1.469	2.996	4.583	6.374	8.541	9.757	10.859	
2.010	3.076	4.599	6.564	8.790	9.815	10.947	
2.095	3.215	4.816	6.886	8.947	9.880	10.969	
2.222	3.394	4.955	6.976	8.963	9.956	10.978	

Emprunt 1852 (27 août). — 24 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er juillet 1857.

11.940	12.274	12.848	13.189	13.391	14.190	14.571	14.823
12.207	12.480	12.857	13.198	14.147	14.303	14.799	15.006
12.208	12.528	13.133	13.279	14.179	14.467	14.814	15.016

Emprunt 1853. — 129 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er juillet 1857.

11	2.475	3.946	5.809	7.758	10.490	12.894	16.064
272	2.517	4.035	5.945	7.782	10.617	12.915	16.175
372	2.658	4.287	6.256	8.076	10.702	13.061	16.222
537	2.906	4.310	6.307	8.214	10.723	13.085	16.301
621	3.018	4.396	6.410	8.264	10.745	13.351	16.345
752	3.125	4.510	6.424	8.460	10.777	13.572	16.528
911	3.363	4.624	6.426	8.629	10.918	13.909	16.622
977	3.395	4.736	6.657	8.645	11.134	14.167	17.114
1.071	3.426	4.821	6.720	8.673	11.165	14.590	17.256
1.290	3.482	4.904	6.901	8.867	11.519	14.948	17.445
1.545	3.506	5.078	6.945	8.905	11.584	14.957	
1.575	3.642	5.089	7.079	8.966	11.642	15.103	
1.590	3.688	5.124	7.209	9.270	11.662	15.199	
1.614	3.700	5.503	7.345	9.889	12.072	15.660	
1.775	3.715	5.508	7.346	10.033	12.097	15.835	
2.211	3.755	5.592	7.381	10.386	12.482	15.964	
2.256	3.866	5.767	7.657	10.387	12.643	16.020	

Emprunt 1854. — 28 obligations, remboursables à 1,250 fr. à dater du 1er juillet 1857.

15.041	15.566	16.613	17.387	17.479	17.791	18.547
15.173	15.604	17.028	17.452	17.609	18.299	18.646
15.390	15.881	17.095	17.455	17.696	18.372	18.178
15.541	16.072	17.138	17.476	17.737	18.406	18.729

Tirage au sort du 28 *décembre* 1857.

Les obligations dont les numéros suivent sont remboursables à 1,250 fr. à dater du 1[er] janvier 1858.

Ancienne Compagnie de Saint-Germain.

Emprunt 1838.

21	541	1.000	1.591	2.150	2.608	3.262	3.759	4.275	4.862
81	544	1.038	1.597	2.153	2.621	3.290	3.769	4.301	4.898
85	569	1.054	1.615	2.169	2.636	3.329	3.773	4.305	4.931
109	570	1.062	1.644	2.174	2.659	3.351	3.796	4.362	4.948
115	576	1.076	1.656	2.183	2.696	3.368	3.813	4.365	4.949
130	603	1.094	1.691	2.189	2.703	3.415	3.845	4.391	4.954
132	613	1.113	1.692	2.199	2.718	3.440	3.871	4.418	5.008
143	629	1.123	1.703	2.235	2.736	3.444	3.876	4.444	5.029
170	641	1.142	1.724	2.238	2.740	3.454	3.898	4.448	5.033
196	642	1.145	1.739	2.246	2.775	3.470	3.899	4.462	5.039
228	649	1.164	1.751	2.260	2.791	3.492	3.915	4.464	5.045
248	657	1.181	1.765	2.262	2.820	3.509	3.930	4.469	5.086
294	658	1.187	1.767	2.269	2.866	3.521	3.994	4.478	5.135
298	666	1.224	1.779	2.291	2.870	3.531	4.005	4.482	5.143
301	690	1.228	1.799	2.298	2.889	3.533	4.008	4.493	5.145
311	697	1.257	1.824	2.299	2.892	3.546	4.013	4.504	5.158
319	706	1.297	1.839	2.303	2.895	3.547	4.033	4.516	5.174
330	734	1.311	1.860	2.319	2.912	3.549	4.038	4.550	5.199
358	741	1.317	1.861	2.337	2.931	3.570	4.053	4.558	5.207
365	747	1.319	1.906	2.339	2.935	3.575	4.055	4.579	5.233
386	748	1.320	1.944	2.344	2.937	3.583	4.089	4.598	5.235
388	749	1.335	1.987	2.398	2.952	3.600	4.091	4.611	5.264
389	775	1.377	2.001	2.479	3.009	3.623	4.098	4.648	5.280
401	816	1.396	2.004	2.491	3.022	3.628	4.108	4.657	5.281
432	836	1.413	2.016	2.499	3.036	3.641	4.121	4.666	5.299
445	864	1.414	2.017	2.506	3.046	3.642	4.122	4.671	5.306
447	871	1.432	2.028	2.508	3.079	3.647	4.139	4.696	5.339
456	881	1.435	2.044	2.517	3.093	3.650	4.168	4.727	5.341
481	882	1.437	2.058	2.523	3.122	3.654	4.179	4.740	5.346
482	888	1.477	2.068	2.524	3.149	3.661	4.180	4.802	5.370
492	892	1.486	2.072	2.531	3.162	3.663	4.181	4.816	5.371
507	899	1.487	2.073	2.540	3.190	3.666	4.185	4.817	5.383
510	902	1.538	2.076	2.564	3.199	3.690	4.191	4.823	5.391
517	927	1.542	2.083	2.572	3.205	3.716	4.199	4.828	5.399
518	931	1.553	2.084	2.588	3.221	3.722	4.240	4.847	5.413
528	986	1.576	2.107	2.591	3.251	3.731	4.258	4.851	5.419
529	995	1.588	2.118	2.605	3.257	3.750	4.268	4.852	

Emprunt 1839.

5.451	5.668	5.949	6.176	6.416	6.693	6.926	7.194	7.526	7.755
5.456	5.680	5.975	6.187	6.424	6.698	6.943	7.203	7.533	7.769
5.464	5.681	6.006	6.228	6.435	6.709	6.971	7.218	7.545	7.777
5.472	5.686	6.027	6.237	6.449	6.711	6.992	7.221	7.546	7.794
5.476	5.690	6.032	6.254	6.474	6.717	6.998	7.249	7 553	7.803
5.488	5.698	6.033	6.258	6.495	6.718	7.014	7.275	7.562	7.813
5.492	5.704	6.036	6.262	6.512	6.723	7.020	7.322	7.584	7.814
5.511	5.715	6.063	6.267	6.527	6.728	7.034	7.339	7.592	7.861
5.541	5.763	6.065	6.289	6.532	6.733	7.043	7.346	7.599	7.872
5.543	5.826	6.068	6.312	6.566	6.770	7.048	7.391	7.609	7.884
5.570	5.839	6.083	6.313	6.577	6.803	7.062	7.405	7.610	7.911
5.584	5.846	6.086	6.335	6.589	6.811	7.095	7.411	7.668	7.932
5.586	5.902	6.098	6.369	6.591	6.816	7.098	7.432	7.670	7.948
5.587	5.906	6.102	6.373	6.594	6.818	7.115	7.420	7.675	7.979
5.601	5.912	6.106	6.375	6.599	6.828	7.122	7.445	7.676	
5.615	5.921	6.112	6.377	6.642	6.840	7.135	7.500	7.690	
5.626	5.923	6.119	6.378	6.666	6.855	7.146	7.501	7.723	
5.643	5.931	6.146	6.379	6.671	6.861	7.150	7.511	7.738	
5.652	5.948	6.172	6.388	6.687	6.920	7.157	7.519	7.752	

Emprunt 1842.

51	933	1.792	2.813	3.928	5.345	6.507	7.878	8.404	9.362
258	1.115	1.875	3.083	3.946	5.401	6.636	7.954	8.525	9.393
324	1.170	2.117	3.107	4.149	5.444	6.646	7.957	8.545	9.772
404	1.322	2.234	3.234	4.210	5.580	6.844	7.969	8.555	9.781
482	1.413	2.245	3.245	4.298	5.899	6.856	7.988	8.691	9.974
485	1.465	2.333	3.351	4.352	5.905	6.948	8.106	8.982	
689	1.480	2.357	3.375	4.421	6.054	7.038	8.173	8.994	
710	1.485	2.439	3.647	4.600	6.066	7.050	8.216	9.170	
743	1.522	2.461	3.709	4.838	6.169	7.194	8.263	9.191	
789	1.553	2.610	3.868	5.117	6.224	7.216	8.314	9.209	
904	1.566	2.683	3.885	5.128	6.300	7.268	8.357	9.308	
918	1.572	2.721	3.916	5.175	6.336	7.488	8.388	9.347	

Emprunt 1849.

10.070	10.168	10.595	10.678	11.086	11.251	11.644	11.769
10.100	10.389	10.602	10.769	11.107	11.400	11.691	11.841
10.119	10.493	10.909	11.064	11.207	11.483	11.712	11.880

Ancienne Compagnie de Versailles (rive droite).

Emprunt 1843.

305	782	1.542	2.191	3.270	3.869	4.170	5.082	5.748	6.290
446	803	1.681	2.347	3.312	3.899	4.220	5.225	5.788	6.377
463	831	1.747	2.394	3.321	3.943	4.225	5.339	5.837	
469	933	1.774	2.501	3.324	3.998	4.305	5.391	5.869	
694	1.128	1.854	2.720	3.504	4.002	4.497	5.396	5.959	
708	1.233	1.955	2.809	3.554	4.017	4.658	5.427	6.029	
737	1.460	2.154	2.812	3.591	4.059	4.666	5.452	6.102	
779	1.520	2.164	3.227	3.834	4.077	4.706	5.588	6.260	

Ancienne Compagnie du Havre.

Emprunt 1848.

4.553	4.662	4.785	4.870	4.874	4.929

Tirage au sort du 26 février 1858.

Les 46 obligations qui suivent sont remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er mars 1858.

Ancienne Compagnie du Havre.

Emprunt de 1845. — **31 obligations.**

474	1.594	1.525	2.254	2.613	5.312	8.816	9.756
657	1.617	1.976	2.341	3.152	5.348	8.898	9.762
1.540	1.831	1.977	2.444	3.988	5.376	9.312	9.999
1.582	1.838	2.253	2.540	4.768	6.845	9.528	

Emprunt de 1847. — **15 obligations.**

503	558	1.360	1.821	3.811	3.984	4.840	4.922
527	691	1.655	2.674	3.980	4.671	4.854	

Tirage du 17 juin 1858.

Les obligations qui suivent sont remboursables à partir du 1er juillet 1858.

Obligations 3 °/₀ remboursables à 500 fr.

50.201 à 50.300	302.001 à 302.100	636.301 à 636.400
116.001 à 116.092	442.101 à 442.200	648.001 à 648.100
116.401 à 116.500	513.701 à 513.800	702.701 à 702.798
142.201 à 142.300	564.501 à 564.600	771.501 à 771.600
173.601 à 173.700	583.101 à 583.200	833.501 à 828.598
176.601 à 176.700	597.701 à 597.800	

Obligations 4 °/₀ remboursables à 500 fr.

(Délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie de Dieppe).

257	826	3215	3444	3508	4068

Obligations émises par l'ancienne Compagnie du Chemin de fer de Versailles (rive droite), en 1839, remboursables à 1,000 fr.

4	116	340	475	732	888	1.117	1.289	1.487	1.675	1.883
5	117	358	482	738	908	1.146	1.311	1.488	1.686	1.885
16	130	361	491	750	910	1.155	1.322	1.505	1.723	1.912
26	136	374	535	766	916	1.168	1.346	1.519	1.753	1.918
29	152	377	549	769	918	1.187	1.367	1.531	1.790	1.927
39	172	405	564	771	991	1.209	1.368	1.552	1.793	1.946
54	201	415	565	790	1.088	1.212	1.373	1.565	1.794	1.947
57	221	417	569	808	1.009	1.225	1.382	1.581	1.795	1.953
67	266	424	591	813	1.028	1.230	1.388	1.582	1.810	1.964
69	274	429	607	824	1.029	1.232	1.427	1.583	1.817	1.968
78	276	435	609	827	1.043	1.253	1.429	1.593	1.836	2.001
90	326	436	618	828	1.052	1.256	1.431	1.630	1.841	2.014
92	327	457	656	871	1.087	1.286	1.437	1.637	1.856	2.016
110	332	458	666	872	1.091	1.287	1.439	1.643	1.860	2.023
113	336	470	669	873	1.112	1.288	1.455	1.651	1.861	2.040

Obligations émises par l'ancienne Compagnie du Chemin de fer de Versailles (rive droite), en 1839, remboursables à 1,000 fr.

(Suite.)

2.045	2.354	2.673	3.082	3.415	3.784	4.162	4.522	4.887	5.256	5.624
2.061	2.356	2.674	3.117	3.427	3.785	4.169	4.536	4.924	5.270	5.627
2.070	2.364	2.692	3.124	3.458	3.794	4.172	4.558	4.928	5.275	5.631
2.086	2.366	2.693	3.131	3.484	3.805	4.196	4.562	4.937	5.279	5.642
2.091	2.378	2.700	3.132	3.499	3.815	4.203	4.566	4.967	5.293	5.650
2.092	2.390	2.725	3.165	3.508	3.826	4.205	4.612	4.971	5.305	5.659
2.093	2.397	2.743	3.180	3.521	3.832	4.234	4.623	4.977	5.322	5.663
2.127	2.420	2.783	3.185	3.541	3.842	4.247	4.624	4.980	5.323	5.665
2.128	2.431	2.787	3.189	3.547	3.868	4.248	4.626	4.982	5.331	5.667
2.147	2.433	2.789	3.191	3.560	3.882	4.256	4.627	4.987	5.341	5.691
2.149	2.449	2.791	3.193	3.567	3.891	4.286	4.635	4.988	5.349	5.694
2.153	2.454	2.798	3.200	3.607	3.920	4.288	4.646	5.003	5.353	5.708
2.154	2.455	2.801	3.205	3.620	3.946	4.290	4.649	5.010	5.368	5.719
2.155	2.456	2.806	3.236	3.644	3.953	4.291	4.659	5.014	5.370	5.738
2.160	2.457	2.841	3.237	3.651	3.954	4.302	4.669	5.034	5.374	5.744
2.161	2.492	2.846	3.240	3.661	3.958	4.340	4.679	5.042	5.378	5.745
2.196	2.498	2.850	3.282	3.667	3.979	4.347	4.686	5.052	5.379	5.757
2.201	2.507	2.851	3.283	3.673	3.983	4.353	4.694	5.056	5.390	5.760
2.217	2.512	2.871	3.286	3.697	3.988	4.354	4.699	5.068	5.393	5.766
2.232	2.513	2.891	3.288	3.698	3.989	4.365	4.704	5.087	5.415	5.777
2.234	2.534	2.906	3.293	3.702	4.017	4.368	4.706	5.095	5.422	5.781
2.238	2.539	2.930	3.297	3.704	4.021	4.378	4.707	5.096	5.447	5.807
2.243	2.549	2.943	3.304	3.706	4.025	4.379	4.713	5.101	5.449	5.809
2.245	2.571	2.955	3.310	3.709	4.026	4.382	4.747	5.106	5.462	5.828
2.267	2.597	2.961	3.323	3.710	4.035	4.432	4.759	5.121	5.476	5.837
2.285	2.598	2.979	3.338	3.721	4.037	4.436	4.760	5.156	5.481	5.852
2.298	2.614	3.003	3.346	3.723	4.047	4.440	4.763	5.173	5.488	5.853
2.299	2.617	3.006	3.349	3.725	4.052	4.451	4.780	5.201	5.507	5.870
2.302	2.630	3.021	3.369	3.737	4.054	4.467	4.786	5.217	5.535	5.877
2.330	2.644	3.023	3.370	3.738	4.062	4.492	4.793	5.228	5.537	6.000
2.344	2.645	3.028	3.391	3.745	4.066	4.497	4.802	5.229	5.589	
2.345	2.647	3.045	3.393	3.770	4.116	4.506	4.828	5.243	5.602	
2.353	2.662	3.064	3.408	3.772	4.154	4.520	4.856	5.253	5.604	

Obligations émises par l'ancienne Compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, en 1845, remboursables à 1,250 fr.

1.023	1.055	1.503	1.958	2.003	2.033	3.481	3.498
1.050	1.056	1.505	1.959	2.004	2.034	3.483	3.499
1.051	1.057	1.507	2.000	2.030	3.059	3.484	3 500
1.052	1.502	1.509	2.002	2.032	3.469	3.485	

Obligations émises par l'ancienne Compagnie de l'Ouest, remboursables à 1,250 fr.

Emprunt 1852.

335	2.075	3.685	4.901	6.202	8.369	9.853	11.257	12.388	13.562
454	2.158	3.707	4.988	6.420	8.464	10.838	11.391	12.436	13.717
749	2.332	3.858	5.030	6.473	8.476	10.579	11.399	12.498	13.748
961	2.542	3.882	5.104	6.501	8.495	10.634	11.430	12.500	14.032
1.103	2.690	4.085	5.179	6.808	8.873	10.680	11.541	12.554	14.092
1.104	2.913	4.096	5.187	6.866	8.907	10.747	11.549	12.652	14.435
1.196	2.961	4.162	5.204	6.994	8.967	10.787	11.673	12.659	14.536
1.510	3.376	4.420	5.237	7.211	9.205	10.900	11.740	13.058	14.679
1.576	3.502	4.477	5.559	7.263	9.214	11.000	12.844	13.060	14.699
1.706	3.559	4.546	5.796	7.293	9.309	11.007	12.178	13.069	15.000
1.837	3.565	4.787	5.961	8.166	9.320	11.053	12.237	13.475	
1.848	3.642	4.803	6.138	8.313	9.526	11.105	12.285	13.484	

Emprunt 1853.

63	1.857	2.754	5.734	7.982	10.347	12.141	14.437	16.241
130	1.949	2.759	5.751	7.991	10.478	12.188	14.521	16.279
195	2.044	2.888	5.783	8.013	10.736	12.282	14.534	16.321
314	2.118	2.949	5.850	8.030	10.743	12.361	14.723	16.392
370	2.221	2.986	5.878	8.341	10.838	12.393	15.078	16.413
622	2.236	3.431	6.099	8.374	11.025	12.536	15.146	16.547
755	2.275	3.445	6.116	8.467	11.151	12.711	15.321	16.643
1.048	2.308	3.543	6.218	8.488	11.389	13.177	15.636	16.683
1.273	2.322	3.857	6.383	8.565	11.393	13.194	15.772	16.730
1.490	2.325	3.980	6.557	9.473	11.473	13.234	15.850	16.744
1.555	2.402	4.292	6.813	9.932	11.486	13.259	15.863	16.927
1.562	2.443	4.413	7.229	9.971	11.760	13.443	15.919	17.156
1.626	2.470	4.814	7.249	10.125	11.873	13.726	15.961	
1.749	2.611	5.090	7.583	10.132	11.978	13.752	16.026	
1.827	2.645	5.572	7.762	10.221	12.089	14.308	16.128	

Emprunt 1854.

15.085	15.267	16.006	16.646	16.922	17.285	18.042	18.660
15.129	15.901	16.369	16.665	16.976	17.412	18.049	18.911
15.180	15.919	16.493	16.727	17.174	17.499	18.057	
15.260	15.994	16.520	16.646	17.201	17.525	18.181	

Tirage au sort du 25 novembre 1858. — Les obligations désignées ci-après sont remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er janvier 1859.

Ancienne Compagnie de Rouen.

Emprunt 1847.

120	1.060	1.560	1.871	3.006	3.893	4.259	4.959
232	1.065	1.766	2.423	3.515	3.984	4.381	

Emprunt 1849.

6.078	7.115	7.189	7.386	7.589	7.673
6.464	7.164	7.379	7.588	7.604	

Emprunt 1854.

9.432	12.671	16.685	18.668	22.334	23.076	25.405	25.737
9.953	12.741	18.173	20.947	22.830	23.219	25.549	26.641
12.425	13.067	18.218	21.177	22.950	23.695	25.581	26.296
12.493	14.639	18.634	21.406	23.036	24.143	25.673	

Ancienne Compagnie du Havre.

Emprunt 1848.

1.513	1.655	1.866	1.867	4.353	4.479	4.482

Ancienne Compagnie de Versailles (rive droite).

Emprunt 1843.

41	815	1.996	2.618	3.566	4.518	5.014	5.832
82	853	2.008	2.714	3.671	4.533	5.041	5.934
102	1.033	2.186	3.159	3.744	4.565	5.224	6.062
193	1.035	2.210	3.191	3.799	4.637	5.270	6.192
345	1.052	2.224	3.236	3.889	4.757	5.274	6.216
452	1.154	2.266	3.318	3.933	4.829	5.438	6.245
479	1.446	2.392	3.427	4.076	4.864	5.569	
586	1.767	2.443	3.505	4.176	4.882	5.660	
649	1.888	2.530	3.520	4.417	4.906	5.675	
802	1.968	2.582	3.535	4.471	4.998	5.705	

Ancienne Compagnie de Saint-Germain.

Emprunt 1838.

9	174	527	732	959	1.197	1.548	1.903	2.180
10	185	533	742	966	1.198	1.554	1.905	2.190
16	217	535	745	974	1.205	1.561	1.914	2.215
22	230	552	769	979	1.239	1.593	1.925	2.217
38	242	579	779	982	1.261	1.601	1.927	2.219
45	257	597	792	993	1.281	1.640	1.930	2.225
47	316	598	795	994	1.310	1.648	1.939	2 258
48	340	606	800	999	1.314	1.658	1.961	2.259
52	348	614	814	1.014	1 341	1.672	1.974	2.282
61	387	620	828	1.021	1.345	1 686	1.975	2.286
71	301	659	841	1.026	1.347	1.694	1.982	2.296
96	395	604	847	1.036	1.366	1.726	2.003	2.304
100	419	665	860	1.043	1.378	1.736	2.037	2.312
104	420	677	863	1.048	1.400	1.772	2 050	2.317
105	464	670	870	1.070	1.419	1.777	2.078	2.320
107	465	673	879	1.081	1.427	1.836	2.106	2 359
112	475	677	895	1.086	1.428	1.850	2.113	2.369
156	508	679	906	1.126	1.481	1.854	2.120	2.385
163	509	682	930	1.151	1.490	1.876	2.141	2.387
169	511	693	949	1.159	1.497	1.883	2.144	2.395
173	515	717	958	1.180	1.526	1.888	2.157	2.428

2.448	2.811	3.003	3.376	3.648	3.960	4.297	4.693	4.964
2.453	2.831	3.008	3.385	3.659	3.966	4.298	4.723	4.965
2.504	2.844	3.013	3.389	3.675	3.972	4.309	4.726	5.012
2.525	2.847	3.016	3.394	3.681	3.982	4.325	4.736	5.024
2.558	2.848	3.029	3.400	3.685	3.985	4.336	4.741	5.095
2.569	2.865	3.044	3.405	3.696	3.997	4.353	4.745	5.096
2.611	2.869	3.076	3.410	3.702	4.000	4.359	4.768	5.155
2.616	2.883	3.103	3.451	3.715	4.014	4.360	4.782	5.165
2.623	2.898	3.105	3.455	3.777	4.043	4.368	4.793	5.187
2.640	2.905	3.117	3.461	3.791	4.052	4.411	4.804	5.188
2.648	2.907	3.124	3.465	3.797	4.081	4.438	4.831	5.204
2.652	2.919	3.133	3.466	3.801	4.107	4.459	4.845	5.206
2.658	2.924	3.146	3.475	3.804	4.110	4.470	4.857	5.221
2.674	2.930	3.177	3.482	3.805	4.138	4.490	4.874	5.231
2.680	2.933	3.198	3.497	3.808	4.145	4.497	4.883	5.232
2.687	2.958	3.226	3.536	3.818	4.172	4.542	4.884	5.256
2.694	2.959	3.250	3.579	3.819	4.190	4.562	4.891	5.286
2.699	2.960	3.276	3.584	3.831	4.210	4.569	4.906	5.336
2.730	2.964	3.277	3.599	3.836	4.233	4.577	4.922	5.344
2.733	2.975	3.289	3.615	3.839	4.251	4.584	4.928	5.354
2.734	2.981	3.301	3.619	3.846	4.253	4.588	4.935	5.360
2.786	2.989	3.341	3.620	3.926	4.260	4.599	4.946	5.362
2.798	2.991	3.349	3.622	3.941	4.263	4.607	4.947	5.373
2.799	2.992	3.362	3.625	3.944	4.277	4.620	4.955	5.426
2.805	3.000	3.363	3.627	3.953	4.280	4.689	4.958	5.428

Emprunt 1840.

5.452	5.744	6.129	6.346	6.716	6.986	7.226	7.499	7.819
5.468	5.753	6.133	6.349	6.758	6.991	7.240	7.523	7.850
5.473	5.797	6.138	6.354	6.762	7.004	7.245	7.568	7.852
5.487	5.818	6.153	6.380	6.764	7.013	7.256	7.571	7.855
5.495	5.825	6.170	6.399	6.779	7.018	7.269	7.594	7.871
5.514	5.836	6.171	6.401	6.783	7.019	7.270	7.601	7.875
5.524	5.838	6.181	6.417	6.792	7.050	7.283	7.615	7.877
5.546	5.854	6.189	6.427	6.805	7.057	7.305	7.623	7.886
5.551	5.889	6.197	6.444	6.812	7.067	7.314	7.625	7.887
5.568	5.908	6.200	6.450	6.819	7.077	7.330	7.629	7.893
5.572	5.925	6.213	6.466	6.820	7.078	7.377	7.639	7.900
5.611	5.958	6.216	6.470	6.822	7.094	7.389	7.652	7.913
5.628	5.971	6.218	6.491	6.827	7.099	7.394	7.657	7.914
5.656	5.993	6.230	6.520	6.841	7.106	7.425	7.658	7.927
5.661	5.996	6.247	6.531	6.854	7.107	7.450	7.673	7.954
5.678	6.020	6.253	6.593	6.856	7.123	7.454	7.690	7.964
5.689	6.021	6.275	6.595	6.864	7.132	7.459	7.717	7.978
5.699	6.051	6.280	6.615	6.893	7.133	7.460	7.756	7.994
5.709	6.071	6.294	6.631	6.907	7.140	7.465	7.757	8.000
5.719	6.097	6.295	6.634	6.922	7.143	7.466	7.780	
5.726	6.103	6.314	6.645	6.941	7.184	7.469	7.788	
5.727	6.110	6.316	6.668	6.954	7.197	7.471	7.802	
5.736	6.122	6.319	6.692	6.955	7.206	7.494	7.807	
5.737	6.128	6.325	6.695	6.973	7.210	7.497	7.815	

Emprunt 1842.

194	1.898	2.910	4.013	5.331	6.580	7.694	8.954
343	1.902	3.022	4.031	5.432	6.584	7.738	8.978
552	1.912	3.046	4.040	5.435	6.625	7.769	8.999
627	1.917	3.125	4.079	5.534	6.651	8.006	9.183
699	1.929	3.161	4.112	5.536	6.665	8.053	9.248
734	1.957	3.304	4.123	5.647	6.688	8.156	9.691
1.295	2.141	3.344	4.274	5.663	6.716	8.244	9.697
1.326	2.175	3.345	4.568	5.735	6.739	8.522	9.762
1.352	2.304	3.496	4.649	6.001	6.749	8.595	9.787
1.357	2.312	3.540	4.748	6.012	6.756	8.632	9.810
1.492	2.579	3.656	4.900	6.055	6.784	8.753	9.826
1.641	2.608	3.685	4.954	6.205	6.954	8.403	9.852
1.746	2.638	3.704	5.100	6.267	7.207	8.806	9.895
1.829	2.710	3.718	5.107	6.334	7.250	8.857	
1.843	2.818	3.973	5.141	6.451	7.321	8.930	

Emprunt 1849.

10.035	10.393	10.569	11.044	11.339	11.753	11.902
10.218	10.404	10.773	11.059	11.480	11.826	
10.279	10.442	10.954	11.220	11.547	11.840	
10.298	10.458	10.996	11.263	11.747	11.879	

Tirage au sort du 24 février 1859. — 47 obligations de l'ancienne Compagnie de Rouen au Havre, remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er mars 1859.

Emprunt 1845.

632	1.479	2.543	3.400	4.118	5.509	7.338	8.713
759	1.896	3.151	3.577	4.356	5.858	7.624	9.188
1.347	1.987	3.207	3.716	4.380	6.456	7.777	9.453
1.441	2.150	3.317	3.996	5.003	6.475	7.834	9.862

Emprunt 1847.

631	1.207	1.656	2.180	2.531	3.142	3.924	4.428
826	1.287	1.727	2.305	2.756	3.901	4.302	

Ancienne Compagnie du chemin de fer de Versailles (rive gauche).

Tirage au sort du 22 août 1859. — Remboursement, à raison de 500 fr. par action, au siége de la liquidation, 16, rue Taranne, des actions dont les numéros suivent.

6.061 à 6.065	3.151 à 3.155	10.166 à 10.170
16.776 à 16.780	12.951 à 12.955	2.501 à 2.505
2.966 à 2.970	14.656 à 14.660	8.061 à 8.065

Tirage au sort du 16 juin 1859.

Obligations 3 0/0.

1re émission.

85.201 à 85.300	223.101 à 223.200	506.001 à 506.100
135.701 à 135.800	318.201 à 318.300	518.401 à 518.500
171.201 à 171.300	328.401 à 328.500	534.601 à 534.700
179.701 à 179.800	330.201 à 330.300	
183.201 à 183.300	398.901 à 398.928	

2e émission.

620.901 à 621.000 645.001 à 645.100 684.901 à 684.907 716.401 à 716.500

3e émission.

759.101 à 759.200 783.701 à 783.705 834.101 à 834.200

Obligations 4 0/0

délivrées en échange des actions de l'ancienne Compagnie de Dieppe.

590 1.871 3.084 3.136 5.026 5.388

Les obligations ci-dessus sont remboursables à 500 fr. chacune, à dater du 1er juillet 1859.

Ancienne Compagnie de l'Ouest.

Emprunt du 7 mai 1852.

119	1.715	3.197	4.982	6.818	8.020	9.707	11.274
196	1.726	3.408	5.440	6.827	8.031	9.758	11.424
207	1.734	3.413	5.450	6.907	8.055	9.807	11.482
493	1.743	3.712	5.585	7.102	8.208	10.046	11.618
740	1.986	3.721	5.654	7.115	8.479	10.232	11.672
768	2.006	3.765	5.799	7.193	8.642	10.397	11.727
832	2.157	3.974	5.845	7.451	8.966	10.406	11.896
980	2.334	4.114	6.113	7.472	9.126	10.715	11.903
1.277	2.500	4.221	6.135	7.526	9.192	10.841	
1.440	2.679	4.242	6.238	7.792	9.351	10.871	
1.558	2.768	4.442	6.280	7.868	9.366	10.874	
1.597	2.891	4.875	6.746	7.887	9.583	11.123	
1.665	2.968	4.892	6.812	7.908	9.657	11.177	

Emprunt du 27 août 1852.

11.957	12.508	13.317	13.902	14.491	14.595	14.766
12.108	12.685	13.630	13.996	14.525	14.633	14.866
12.304	13.077	13.631	14.123	14.547	14.637	
12.322	13.192	13.866	14.217	14.553	14.693	

Emprunt de 1853.

20	2.806	5.442	7.181	9.016	10.713	13.422	15.853
32	2.969	5.897	7.607	9.122	10.737	13.463	15.975
74	3.024	6.035	7.627	9.148	10.830	13.560	16.014
163	3.235	6.149	7.825	9.401	11.238	13.597	16.077
212	3.255	6.200	7.879	9.475	11.387	13.700	16.140
342	3.279	6.220	7.882	9.581	11.454	13.799	16.402
411	3.474	6.377	7.937	9.595	11.595	13.802	16.557
693	3.540	6.420	8.009	9.599	11.598	13.887	16.849
1.189	3.622	6.454	8.060	9.719	11.707	13.908	16.873
1.706	3.931	6.616	8.146	9.791	12.031	13.940	16.899
1.797	3.968	6.669	8.160	9.853	12.158	14.037	16.904
2.078	4.000	6.706	8.245	9.927	12.206	14.302	17.098
2.101	4.343	6.776	8.226	9.990	12.683	14.376	17.110
2.435	4.368	6.837	8.444	10.034	12.705	14.767	17.435
2.490	4.871	6.905	8.468	10.217	12.718	14.811	
2.673	5.092	6.930	8.562	10.530	12.737	15.361	
2.710	5.159	6.986	8.823	10.560	13.018	15.702	
2.772	5.223	7.040	8.973	10.585	13.323	15.780	

Emprunt de 1854.

15.057	16.071	16.578	17.450	17.790	18.225	18.429	18.816
15.483	16.100	17.103	17.544	17.918	18.226	18.503	18.937
15.813	16.327	17.299	17.566	18.108	18.367	18.555	
16.019	16.567	17.398	17.580	18.221	18.421	18.609	

Les obligations ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune à dater du 1er juillet 1859.

Ancienne Compagnie de Versailles (*rive droite*).

Remboursables à 1,000 fr. chacune à dater du 1er juillet 1859.

Emprunt 1839.

6	213	342	483	631	793	891	1.015	1.174
8	219	349	488	632	814	901	1.025	1.179
46	222	367	493	640	821	909	1.026	1.197
52	230	372	499	649	837	911	1.033	1.214
55	232	376	524	675	839	922	1.049	1.217
94	244	385	536	678	844	923	1.061	1.222
95	260	387	540	680	848	925	1.088	1.223
125	287	397	553	681	849	928	1.102	1.234
133	291	399	557	685	850	939	1.110	1.241
150	304	401	566	696	852	952	1.131	1.283
177	309	412	574	698	856	953	1.132	1.295
183	318	431	577	699	861	996	1.153	1.301
188	324	443	578	741	862	997	1.154	1.305
207	325	444	581	762	875	1.000	1.156	1.329
209	339	464	597	768	884	1.005	1.164	1.343

Emprunt de 1839.

(*Suite.*)

1.348	1.896	2.472	3.002	3.535	4.049	4.430	4.981	5.555
1.377	1.914	2.518	3.008	3.537	4.064	4.435	4.991	5.579
1.385	1.920	2.521	3.032	3.555	4.068	4.473	4.992	5.595
1.389	1.923	2.543	3.037	3.564	4.074	4.483	5.023	5.601
1.398	1.954	2.553	3.041	3.565	4.077	4.484	5.066	5.614
1.400	1.962	2.568	3.065	3.576	4.078	4.485	5.069	5.630
1.408	1.963	2.606	3.066	3.579	4.082	4.500	5.070	5.635
1.420	1.970	2.607	3.091	3.599	4.105	4.511	5.080	5.639
1.432	2.003	2.609	3.104	3.622	4.114	4.518	5.110	5 670
1.441	2.010	2.616	3.116	3.628	4.122	4.535	5.120	5.678
1.478	2.017	2.619	3.126	3.630	4.124	4 542	5.122	5.687
1.480	2.037	2.646	3.130	3.631	4.133	4.546	5.149	5.701
1.485	2.039	2.657	3.135	3.632	4.134	4.550	5.152	5.702
1.493	2.042	2.675	3.141	3.655	4.141	4.577	5.195	5.707
1.495	2.043	2.687	3.163	3.656	4.158	4.579	5.212	5.718
1.529	2.046	2.695	3.164	3.663	4.175	4.591	5.215	5.720
1.538	2.054	2.699	3.172	3.666	4.213	4.602	5.232	5.742
1.542	2.058	2.703	3.173	3.685	4.218	4.618	5.251	5.759
1.577	2.059	2.708	3.192	3.686	4.233	4.625	5.254	5.762
1.589	2.060	2.709	3.222	3.720	4.239	4.631	5.257	5.771
1.605	2.069	2 724	3.225	3.732	4.240	4.647	5.272	5.779
1.611	2.122	2.727	3.235	3.753	4.245	4.648	5.287	5.805
1.616	2.132	2.732	3.244	3.758	4.250	4.660	5.289	5.811
1.621	2.198	2.760	3.256	3.761	4.258	4.670	5.294	5.840
1.642	2.200	2.761	3.268	3.766	4.266	4.682	5.297	5.844
1.654	2.210	2.764	3.278	3.774	4.282	4.696	5.304	5.856
1.658	2.214	2.767	3.307	3.782	4.294	4.705	5.312	5.859
1.661	2.221	2.779	3.334	3.791	4.295	4.708	5.320	5.861
1.674	2.223	2.782	3.341	3.795	4.310	4.710	5.321	5.865
1.685	2.237	2.792	3.347	3.827	4.314	4.718	5.326	5.890
1.715	2.256	2.829	3.359	3.843	4.322	4.756	5.334	5.894
1.720	2.273	2.833	3.394	3.870	4.324	4.757	5.351	5.901
1.726	2.287	2.840	3.397	3.892	4.325	4.767	5.354	5.921
1.742	2.291	2.858	3.402	3.907	4.334	4.784	5.356	5.929
1.747	2.322	2.890	3.410	3.914	4.339	4.792	5.361	5.941
1.751	2.329	2.912	3.422	3.917	4.355	4.818	5.372	5.958
1.781	2.335	2.915	3.426	3.933	4.360	4.833	5.377	5.961
1.797	2.357	2.917	3.454	3.941	4.363	4.836	5.381	5.969
1.804	2.358	2.920	3.456	3.955	4.367	4.841	5.387	5.970
1.807	2.359	2.936	3.478	3.963	4.380	4.859	5.398	5.977
1.813	2.385	2.942	3.488	3.994	4.383	4.876	5.433	5.979
1.831	2.386	2.960	3.494	3.965	4.386	4.933	5.455	
1.849	2.395	2.963	3.501	3.976	4.401	4.936	5.479	
1.859	2.407	2.971	3.515	3.984	4.408	4.939	5.508	
1.863	2.435	2.975	3.517	4.000	4.416	4.942	5.517	
1.872	2.451	2.977	3.520	4.011	4.418	4.962	5.533	
1.884	2.465	2.983	3.529	4.022	4.422	4.979	5.552	

Ancienne Compagnie de Rouen.

Emprunt 1845. — Remboursables à 1,250 fr. chacune à dater du 6 juillet 1859.

594	1.012	1.711	2.139	2.846	3.446	4.830	5.658
642	1.161	1.712	2.140	3.442	3.448	4.833	5.731
1.003	1.170	1.996	2.532	3.443	3.470	4.926	5.733
1.005	1.171	2.019	2.675	3.444	3.986	4.927	5.891

Tirage du 16 novembre 1859.

Ancienne Compagnie de Rouen.

Emprunt 1847.

65	699	819	997	1.142	1.369	3.641	4.645
95	789	960	1.086	1.149	2.227	3.783	

Emprunt 1849.

5.046	5.352	5.935	5.936	5.939	6.061	6.581	6.651	6.652	6.660	8.063	8.199

Emprunt 1854.

9.214	11.600	14.337	16.816	20.655	23.055	25.567
10.090	11.910	14.732	16.905	21.417	23.769	26.069
10.261	13.327	14.934	18.885	21.775	24.202	26.556
10.516	13.703	15.987	19.402	22.516	24.744	
11.144	13.839	16.094	20.162	22.979	25.043	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune à dater du 1er décembre 1859.

Ancienne Compagnie du Havre.

Emprunt 1845.

39	1.248	2.054	3.241	5.578	6.072	6.689	6.853	7.508	7.860	9.195
698	1.345	2.260	3.635	5.691	6.298	6.798	6.922	7.525	8.624	9.266
1.185	1.899	3.196	5.034	5.898	6.407	6.809	6.989	7.589	8.856	9.546

Emprunt 1847.

876	1.463	2.623	3.442	4.125	4.258	4.467	4.571
1.273	1.673	3.195	3.772	4.137	4.270	4.570	4.891

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune à dater du 1er mars 1860.

Emprunt 1848.

40	230	591	2.959	3.226	3.381	4.746

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune à dater du 1er janvier 1860.

Ancienne Compagnie de Versailles (r. dr.).

Emprunt 1843.

84	683	1.080	1.806	2.202	3.275	3.756	4.444	5.002	5.378
434	684	1.111	1.942	2.233	3.278	3.793	4.488	5.078	5.576
443	740	1.200	2.003	2.327	3.318	3.868	4.491	5.157	5.630
462	775	1.284	2.050	2.344	3.329	3.905	4.766	5.180	5.844
475	830	1.322	2.072	2.895	3.558	3.906	4.768	5.252	5.887
585	872	1.366	2.078	2.950	3.578	3.908	4.782	5.314	5.953
658	956	1.702	2.087	3.155	3.728	4.238	4.943	5.349	6.301
666	983	1.704	2.161	3.268	3.730	4.337	4.997	5.353	6.370

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune à dater du 1er janvier 1860.

Ancienne Compagnie de Saint-Germain.

Emprunt 1842.

205	1.442	2.669	4.154	5.082	5.922	6.724	7.960	8.968
470	1.466	2.684	4.163	5.199	6.016	6.901	8.112	9.042
745	1.623	2.702	4.202	5.225	6.045	7.065	8.294	9.065
697	1.791	2.742	4.457	5.288	6.101	7.093	8.414	9.210
705	1.877	2.941	4.464	5.368	6.135	7.128	8.476	9.287
724	1.944	2.959	4.481	5.479	6.266	7.202	8.478	9.557
805	2.060	3.166	4.593	5.498	6.456	7.299	8.481	9.596
842	2.198	3.318	4.614	5.513	6.467	7.312	8.533	9.794
989	2.243	3.474	4.670	5.548	6.540	7.380	8.682	9.818
1.072	2.285	3.634	4.737	5.637	6.566	7.400	8.783	9.832
1.131	2.303	3.639	4.762	5.808	6.572	7.494	8.807	
1.187	2.467	3.677	4.841	5.814	6.609	7.562	8.846	
1.275	2.477	3.851	4.884	5.877	6.660	7.746	8.858	
1.382	2.543	3.961	5.064	5.920	6.683	7.882	8.946	

Emprunt 1849.

10.140	10.497	10.790	10.931	11.108	11.269	11.645	11.817	11.895
10.451	10.670	10.895	10.958	11.217	11.337	11.659	11.819	11.986
10.464	10.715	10.929	10.994	11.223	11.575	11 777	11.878	

Les obligations portant les numéros ci-dessus sont remboursables à 1,250 fr. chacune à dater du 1er janvier 1860.



Actes officiels.

La Compagnie de l'Ouest, en sollicitant l'appui du gouvernement, s'est attachée à faire ressortir les circonstances particulières qui rendraient, suivant elle, sa situation plus mauvaise que celle des autres Compagnies, et qui motiveraient l'adoption, en sa faveur, de mesures plus efficaces que l'application pure et simple de la garantie d'intérêt, telle qu'elle a été précédemment formulée.

L'un des motifs principaux invoqués par la Compagnie est l'insuffisance des évaluations qui ont servi de base aux nouvelles concessions faites en 1855. Ces concessions ont été proposées et acceptées, dit-elle, dans la conviction qu'elles n'imposeraient aucun sacrifice à la Compagnie, et qu'elles lui ouvriraient, au contraire, une nouvelle source de revenus, en apportant aux anciennes lignes un excédant de trafic. Or, des estimations récentes, faites avec soin, démontrent que les prévisions de dépenses d'après lesquelles a été calculé le chiffre de la subvention ont été notablement dépassées ; de sorte que pour placer le réseau de l'Ouest sur un pied d'égalité avec les autres réseaux, quant à l'application de la formule de la garantie d'intérêt, il faudrait commencer par couvrir, au moyen d'un supplément de subvention, le déficit reconnu sur les estimations. La Compagnie ajoute de nombreuses considérations, fondées sur la situation spéciale de son réseau, sur les concurrences qu'il a à redouter, sur les difficultés de son exploitation, sur l'insuffisance des produits qu'on peut espérer des nouvelles lignes, considérations qui tendent toutes à démontrer la nécessité d'un secours plus immédiat que la simple garantie d'intérêt. Ces diverses observations ont été l'objet d'un sérieux examen.

Antérieurement au décret du 7 avril 1855, qui a autorisé la fusion des chemins de fer de Normandie et de Bretagne sous le nom de *réseau de l'Ouest*, les seules lignes concédées dans le périmètre du réseau étaient les suivantes :

De Paris à Saint-Germain et Versailles, avec embranchement sur Argenteuil et Auteuil ;

De Paris à Rouen et au Havre, avec embranchement sur Dieppe et Fécamp ;

De Versailles à Rennes :

De Mantes à Caen et à Cherbourg, avec embranchement sur Saint-Lô ;

De Mézidon au Mans.

Cet ensemble de lignes, d'une longueur totale de 1,192 kilomètres, constitue l'ancien réseau de l'Ouest.

Le nouveau réseau comprend les chemins concédés, soit par le décret du 7 avril 1855, soit par des actes postérieurs ; ce sont, en premier lieu, les lignes :

De Rennes à Brest, à Saint-Malo et à Redon ;

De Lisieux à Honfleur ;

De Serquigny à Rouen ;

Du Mans à Angers ;

De Saint-Cyr à Surdon et d'Argentan à Granville.

Et, en second lieu, divers chemins dont la concession, précédemment admise en principe, est ratifiée par la nouvelle convention, c'est-à-dire les chemins :

De Rouen à Amiens, pour un tiers, les deux autres tiers étant concédés à la Compagnie du Nord ;

De Paris à Dieppe, par Pontoise et Gisors ;

De Pont-l'Evêque à Trouville ;

De Laigle à ou près Conches.

La longueur totale du nouveau réseau se trouve ainsi portée à 1,112 kilomètres, et l'ensemble des concessions à 2,304 kilomètres. Toutes les lignes composant l'ancien réseau sont livrées à l'exploitation. Sur le nouveau réseau, la section de Lisieux à Pont-l'Evêque, de 17 kilomètres de longueur, est seule terminée. Partout ailleurs, les travaux ne sont commencés que sur quelques points isolés.

Les dépenses faites et à faire pour l'achèvement de ce double réseau sont évaluées, déduction faite des subventions du Trésor, savoir :

Pour l'ancien réseau à.	461,000,000 fr.
Pour le nouveau, à.	291,000,000
Total.	752,000,000 fr.

Les dépenses faites et soldées au 31 décembre 1857 s'élèvent à.	412,000,000 fr.
Et les dépenses à faire à.	340,000,000

Telle est la situation actuelle de la Compagnie de l'Ouest, et il est incontestable que cette situation fait ressortir, dans l'évaluation des dépenses, une augmentation notable sur les prévisions. Le même fait peut, sans doute, être allégué par les autres Compagnies de chemins de fer, qui toutes éprouvent des déficits plus ou moins considérables sur les évaluations primitives ; et c'est là, sans contredit, l'un des motifs qui justifient l'intervention bienveillante du gouvernement. Mais, pour la Compagnie de l'Ouest, ce surcroît de charge présente une gravité toute particulière : les lignes qu'elle est obligée d'exécuter tout d'abord sont les plus improductives du réseau. Tandis, qu'en général, les excédants de dépenses sont couverts par l'augmentation qui se produit habituellement sur les recettes présumées, ici l'on est fondé à redouter un double déficit basé à la fois sur l'excédant des dépenses prévues et sur l'insuffisance des produits. La construction de la ligne la plus importante du nouveau réseau, au point de vue politique et stratégique, celle de Rennes à Brest, courrait ainsi le risque d'être compromise ou du moins ajournée pendant plusieurs années.

Dans ces circonstances, il a paru à l'administration que l'on prêtait à la Compagnie de l'Ouest un secours efficace, en même temps que l'on exécutait les travaux de la ligne de Rennes à Brest sur les fonds du Trésor, par application de la loi du 11 juin 1842, ce qui entraînait comme conséquence nécessaire l'abandon par la Compagnie de la majeure partie de la subvention de 30,000,000 de francs affectée aux chemins de fer bretons. La part qui doit être reprise par l'Etat a été fixée, après discussion contradictoire, à 25,872,950 fr.; mais la subvention du réseau breton ayant été compensée jusqu'à concurrence de 12,917,050 fr. avec les sommes dues à l'Etat par la Compagnie du Havre et celle de Versailles (rive gauche), la somme à recouvrer par le Trésor sur cette subvention se trouve réduite à 15,022,950 fr. Pour tenir compte de la différence entre ce dernier chiffre et la somme de 25,872,950 fr., il a été stipulé que la subvention de 4,000,000 de fr. promise pour le chemin de fer d'Argentan à Granville serait réduite à 2,000,000 de francs, et que la Compagnie livrerait, en outre, sur la ligne de Rennes à Brest, des travaux ou des terrains jusqu'à concurrence de 6,850,000 fr.

Les dépenses que l'Etat prend ainsi à sa charge étant évaluées à 43,850,000 fr., on voit que le concours du Trésor, pour l'exécution de cette ligne, se réduirait, par le fait, à une subvention supplémentaire de 23,000,000 fr. environ.

Les autres clauses de la convention passée avec la Compagnie de l'Ouest sont entièrement semblables à celles des conventions dont nous nous sommes précédemment occupé.

Le capital maximum auquel doit s'appliquer la garantie d'intérêt et d'amortissement s'élève à 291 millions, montant de l'évaluation des lignes composant le nouveau réseau.

Le chiffre du produit net kilométrique, au-dessus duquel les excédants de revenu de l'ancien réseau sont affectés au nouveau, est fixé à 26,700 fr.

En compensation des avantages qui lui sont assurés, la Compagnie de l'Ouest se soumet au nouveau cahier des charges arrêté en 1857, sauf quelques modifications de détail ; elle s'engage, en outre, à partager avec l'Etat, à partir du 1er janvier 1872, les bénéfices excédant la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen, sur l'ancien réseau, de 30,000 fr. par kilomètre, et l'intérêt à 6 0/0 du capital de premier établissement du nouveau réseau.

Ces dispositions, complétées par diverses clauses accessoires, servent d base à la convention du 29 juillet dernier.

PROJET DE CONVENTION

Entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer de l'Ouest, portant concession de diverses lignes et modifiant les conventions antérieures relatives à cette Compagnie.

L'an mil huit cent cinquante-huit et le vingt-neuf juillet ;

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la Société anonyme établie à Paris, sous le nom de *Compagnie des chemins de fer de l'Ouest*, ladite Compagnie représentée par M. le comte de Chasseloup-Laubat, président du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la Société, à Paris, rue Saint-Lazare, nº 124, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par la délibération dudit

conseil, en date du 26, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de dix mois au plus tard,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er.— Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'Etat, concède, pour un tiers, à la Compagnie de l'Ouest, qui l'accepte, un chemin de fer de Rouen à Amiens, les deux autres tiers étant concédés à la Compagnie du Nord.

Cette dernière Compagnie concourra, dans la proportion des deux tiers, à la dépense d'établissement de ce chemin, et aura droit aux produits dudit chemin dans la même proportion. Elle sera d'ailleurs chargée, pour la totalité, de sa construction et de son exploitation.

Les moyens de contrôle de la Compagnie de l'Ouest, à raison de cette construction et de cette exploitation, seront réglés de concert entre les deux Compagnies, et, en cas de désaccord, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Un décret rendu, en conseil d'État, statuera, les deux Compagnies entendues, sur le tracé définitif du chemin de fer de Rouen à Amiens, sur ses points de raccordement avec la ligne de Rouen au Havre ou à Dieppe.

Le ministre statuera sur la question de savoir s'il y a lieu d'établir une nouvelle gare à Rouen pour le service dudit chemin, ou s'il convient de lui donner l'usage commun de l'une ou l'autre des gares actuellement existantes.

Les tarifs du chemin de fer de Rouen à Amiens seront concertés entre les deux Compagnies du Nord et de l'Ouest, et, en cas de désaccord, arrêtés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les tarifs à percevoir entre Rouen et Laon pour les marchandises en provenance de Rouen à destination d'Épernay et autres points situés au delà d'Épernay sur la ligne de l'Est et réciproquement, seront réglés de la même manière.

Art. 2. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie de l'Ouest, qui l'accepte, un chemin de fer de Paris à Dieppe passant par ou près Argenteuil,

Pontoise, Gisors, Gournay et Neufchâtel, ledit chemin de fer devant emprunter la ligne du Nord depuis la nouvelle station à établir sur la rive droite de la Seine, à Argenteuil, jusqu'à la station à établir à Pontoise, sur la rive droite de l'Oise.

L'usage des gares d'Argenteuil et de Pontoise sera commun aux deux Compagnies de l'Ouest et du Nord. Les conditions de cet usage seront réglées par le ministre, lesdites deux Compagnies entendues.

Art. 3. — Est approuvé le traité passé, le 11 juin 1857, entre les Compagnies du Nord et de l'Ouest.

En conséquence, la ligne d'Ermont à la nouvelle station d'Argenteuil sera construite par la Compagnie du Nord, et la partie de ligne à construire entre ladite station et le chemin de Paris à Argenteuil sera exécutée par la Compagnie de l'Ouest. Toutefois, la dépense totale de l'ensemble de ces travaux, y compris le double raccordement sur la ligne du Nord et la nouvelle station d'Argenteuil, sera répartie entre les deux Compagnies proportionnellement à la longueur des sections construites par chacune d'elles.

Les moyens de contrôle à exercer respectivement par les deux Compagnies, à l'exécution de ces travaux, seront réglés de concert entre elles, et, en cas de désaccord, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les prix de péage, dont les deux Compagnies auront à se tenir compte pour les transports en transit sur les portions des lignes qu'elles s'emprunteront réciproquement, seront fixés, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, aux six dixièmes des taxes qui seront réellement perçues par kilomètre, déduction faite de l'impôt dû à l'État.

Une copie du traité ci-dessus mentionné restera annexée à la présente convention.

Art. 4. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la Compagnie de l'Ouest, qui l'accepte :

1° Un embranchement de Pont-l'Évêque à Trouville ;

2° Un embranchement de Laigle à ou près Conches.

La Compagnie s'engage à exécuter lesdits embranchements, moyennant, en ce qui concerne celui de Laigle, l'allocation de cinq cent mille

francs (500,000 fr.) votée par délibération du conseil général du département de l'Eure, en date du 24 août 1857.

Art. 5. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la Compagnie, pour le chemin de fer de Rennes à Brest, suivant le tracé qui sera définitivement adopté par le gouvernement, les terrains, terrassements et ouvrages d'art dudit chemin et de ses stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau ; la Compagnie s'engageant, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation de ce chemin, y compris la construction des bâtiments des stations.

La Compagnie renonce à recevoir la somme de dix-sept millions vingt-deux mille neuf cent cinquante francs quatre-vingt-quatorze centimes (17,022,950 fr. 94 c.) qui lui avait été allouée à titre de subvention pour l'exécution des chemins bretons.

Elle accepte, en outre, la réduction à la somme de deux millions de francs (2,000,000 fr.) de la subvention de quatre millions de francs (4,000,000 fr.) affectée au chemin de fer d'Argentan à Granville par le cahier des charges annexé à la loi du 2 mai 1855 ;

Et elle s'engage à livrer à l'État, à l'époque de l'approbation définitive de la présente convention, des terrains, des travaux de terrassements et des ouvrages d'art sur la ligne de Rennes à Brest, jusqu'à concurrence d'une dépense de six millions huit cent cinquante mille fr. (6,850,000 fr.)

Art. 6. — La concession de la Compagnie de l'Ouest sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à Saint-Germain, avec embranchements sur Argenteuil et sur Auteuil ;

De Paris à Versailles (R. D.) ;

De Paris à Versailles (R. G.) ;

De Paris à Rouen ;

De Rouen au Havre ;

De Rouen à Dieppe et à Fécamp ;

De Versailles à Rennes ;

De Mantes à Caen et à Cherbourg et Saint-Lô ;

De Mézidon au Mans.

2° Le nouveau réseau comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Serquigny à Rouen ;
De Lisieux à Honfleur ;
De Saint-Cyr à Surdon ;
D'Argentan à Granville ;
De Rennes à Brest ;
De Rennes à Redon ;
De Rennes à Saint-Malo ;
Du Mans à Angers ;
De Rouen à Amiens, pour un tiers ;
De Paris à Dieppe par Pontoise et Gisors ;
De Pont-l'Évêque à Trouville ;
De Laigle à ou près Conches.

Art. 7. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante années, à partir du 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble desdites lignes, la somme totale de deux cent quatre-vingt-onze millions de francs (291,000,000 fr.).

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), ne participeront à la part d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 8. — La garantie d'intérêts stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi chaque année deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature :

1° De l'ancien réseau ; 2° du nouveau réseau;
Tels qu'ils sont définis à l'article 6 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de vingt-six mille sept cents francs (26,700 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier mil huit cent soixante-cinq et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 kilom.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder mille francs (1,000 fr.).

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865) ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à 4 0/0 du capital garanti par l'État.

Art. 9. — Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuitée garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à 4 0/0 par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits nets de l'ancien réseau, conformément à l'article 8 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie, pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges ci-annexé.

ART. 10. — Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de trente mille francs (30,000 fr.) par kilomètre, sur l'ancien réseau, et un intérêt de six pour cent (6 0/0) du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'Etat et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante-douze (1er janvier 1872).

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

ART. 11. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'article 7 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat, et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de construction ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'Etat.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'article 40 des statuts de la Compagnie.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établissement des lignes énoncées à l'article 6 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 7 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en conseil

d'Etat, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura aucun droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 12. — Toutes les lignes formant le réseau de la Compagnie de l'Ouest et énoncées à l'article 6 ci-dessus seront régies par le cahier des charges ci-annexé.

Toutefois, 1° l'administration des postes continuera à payer pour son service, et jusqu'au 1er janvier 1865, la somme annuelle de trois cent vingt-sept mille francs (327,000 fr.) réglée à forfait par l'article 15 du cahier des charges supplémentaire annexé à la loi du 2 mai 1855 ;

2° Les dispositions du titre IV du cahier des charges mentionné au paragraphe 1er du présent article ne seront applicables qu'à partir du 1er juillet 1859.

Art. 13.— Les obligations que la Compagnie pourrait avoir à émettre, pour l'exécution des travaux mis à sa charge, soit par la présente convention, soit par des actes antérieurs, ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ces émissions, et fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète réalisation.

Art. 14. — Sont abrogés, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention et du cahier des charges y annexé, toutes lois, décrets, conventions et cahier des charges relatifs aux lignes de chemins de fer formant, antérieurement à ce jour, la concession de la Compagnie de l'Ouest, et spécialement la disposition énoncée au dernier paragraphe de l'art. 2 du cahier des charges supplémentaire annexé à la loi du 2 mai 1855, de laquelle il résulte que le chemin de fer du Mans à Angers ne pourra être exploité dans aucune de ses parties qu'à l'expiration du délai de onze ans fixé par l'article 7 de la convention du 17 août 1853, relative à la concession du chemin de fer de Tours au Mans.

Art. 15. — La présente convention et les traités y énoncés ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Ce projet de décret a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat dans sa séance du 20 janvier 1859.

Le président du conseil d'Etat,
J. Baroche.

Signé à la minute :

Le président de section, rapporteur,
Vuillefroy.

Le conseiller d'Etat,
secrétaire général du conseil d'Etat,
F. Boilay.

Certifié conforme :

Le conseiller d'Etat,
secrétaire général du conseil d'Etat,
F. Boilay.

CHEMINS DE FER

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS OU CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Paris à Orléans et prolongements . .	1840	1er août 1839	(1) 31	Paris à Corbeil.	(5) 20 sept. 1840.	31	20.000.000
—	1841	15 juill. 1840	133	Juvisy à Orléans (102 kil.). .	. . . .	31	20.000.000
—	1842	. . . .	133	. . . .	. . . .	31	33.333.293
—	1843	. . . .	133	. . . .	(6) 5 mars 1843.	133	49.921.134
—	1844	. . . .	133	. . . .	. . . .	133	50.041.635
—	1845	. . . .	133	. . . .	. . . .	133	55.062.822
—	1846	. . . .	133	. . . .	. . . .	133	55.391.070
—	1847	. . . .	133	. . . .	. . . .	133	58.086.036
—	1848	. . . .	133	. . . .	. . . .	133	59.075.938
—	1849	. . . .	133	. . . .	. . . .	133	59.356.703
—	1850	. . . .	133	. . . .	. . . .	133	59.746.640
—	1851	. . . .	133	. . . .	. . . .	133	59.650.463
—	1852	. . . .	. . .	(Voir plus bas).			
Centre.	1847	24 oct. 1844.	231	Orléans à Châteauroux et au Bec-d'Allier	(7) 1847. . . .	173	(22) 52.719.274
—	1848	9 déc. 1848.	242	Le Guétin à Nevers.	. . . .	173	(23) 59.495.206
—	1849	. . . .	242	. . . .	(8) 20 mai 1849.	209	(24) 65.626.367
—	1850	. . . .	242	. . . .	(9) 5 oct. 1850.	242	(25) 80.197.813
—	1851	. . . .	242	. . . .	. . . .	242	(26) 81.828.478
—	1852	27 mars 1852.	242	Fusion avec la Ce de Paris à Orléans et prolongements. .	. . . .	242	. . . .
Orléans à Bordeaux.	1846	24 oct. 1844.	461	Orléans à Bordeaux	(10) 2 avril 1846.	115	. . . .
—	1847	. . . .	461	. . . .	. . . .	115	(27) 34.066.985
—	1848	. . . .	461	. . . .	. . . .	115	(28) 35.623.306
—	1849	. . . .	461	. . . .	. . . .	115	(29) 36.284.957
—	1850	. . . .	461	. . . .	. . . .	115	(30) 37.847.448
—	1851	. . . .	461	. . . .	(11) 15 juill. 1851.	216	(31) 67.420.223
—	1852	27 mars 1852.	461	Fusion avec la Ce de Paris à Orléans et prolongements. .	. . . .	216	. . . .
Tours à Nantes. . .	1848	27 nov. 1845.	197	Tours à Nantes	(12) 20 déc. 1848.	64	. . . .
—	1849	. . . .	197	. . . .	(13) 1er août 1849.	108	(32) 41.309.864
—	1850	. . . .	197	. . . .	. . . .	108	(33) 43.980.225
—	1851	. . . .	197	. . . .	(14) 21 août 1851.	195	(34) 75.825.372
—	1852	27 mars 1852.	197	Fusion avec la Ce de Paris à Orléans et prolongements. .	. . . .	195	. . . .
Paris à Orléans et prolongements . .	1852	27 mars 1852.	(2) 1.351	Fusions des trois Compagnies précédentes (46).	(15) 1852. . . .	918	(35) 343.942.900
Paris à Orléans. . .	1853	17 août 1853.	1.699	Tours au Mans et de Nantes à Saint-Nazaire, 148 kil. . . .	(16) 1853. . . .	1.109	(36) 393.710.695
—	1854	. . . .	1.699	. . . .	(17) 1854. . . .	1.153	(37) 438.361.066
—	1855	20 juin 1855.	(3) 1.744	Concessions nouvelles.	(18) 1855. . . .	1.053	(38) 514.976.202
—	1856	. . . .	1.744	. . . .	(19) 1856. . . .	1.233	(39) 577.100.422
—	1857	. . . .	. . .	(Voir page 161).			

DE PARIS A ORLÉANS

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission	PRIX de rembours	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et Intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
40.000.000	80.000	500	300	...	...	...	...	...	...	257.042	251.636	4 0/0	420 à 550
40.000.000	80.000	500	350	...	...	...	...	...	...	1.172.086	789.788	4 0/0	477 1/4 à 512 1/2
40.000.000	80.000	500	400	...	...	...	...	...	...	1.200.938	656.117	4 0/0	505—598 3/4
40.000.000	80.000	500	500	9.999.000	8.888	50	1125	1250	1891	4.263.439	1.976.747	4 0/0	616 1/4—845
40.000.000	80.000	500	500	...	...	...	...	...	...	6.901.786	2.770.513	39.35	832 1/2—1132 1/2
40.000.000	80.000	500	500	...	...	...	...	...	...	7.890.204	3.012.093	47.30	1050—1325
40.000.000	80.000	500	500	...	...	...	...	...	...	9.625.126	3.667.068	61.—	1197—1345
40.000.000	80.000	500	500	...	...	...	...	...	...	10.843.086	4.417.320	62.70	1120—1285
40.000.000	80.000	500	500	9.999.750	13.333	50	750	1250	1938	9.700.972	4.658.159	42.80	385—1220
40.000.000	80.000	500	500	...	...	...	...	...	...	10.619.536	4.332.881	57.—	680—900
40.000.000	80.000	500	500	...	...	...	...	...	...	10.453.023	3.949.192	57.75	680—875
40.000.000	80.000	500	500	...	...	...	...	...	...	10.978.907	3.888.378	63.50	805—1050
33.000.000	66.000	500	350	...	...	...	...	...	...	1.478.825	854.629	4 0/0	535—622 1/2
33.000.000	66.000	500	350	...	...	...	...	...	...	3.019.175	1.966.191	4 0/0	205—523 3/4
33.000.000	66.000	500	350	...	...	...	...	...	...	3.447.789	1.877.143	4 0/0	243 3/4—277 3/4
33.000.000	66.000	500	500	...	...	...	...	...	...	3.838.325	1.728.803	29.25	310—415
33.000.000	66.000	500	500	...	...	...	...	...	...	4.334.309	2.133.954	30.—	385—505
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	500—605
65.000.000	130.000	500	150	...	...	...	...	...	...	586.458	...	4 0/0	515—681 1/4
65.000.000	130.000	500	150	...	...	...	...	...	...	3.883.215	2.183.740	4 0/0 et 1.50	425—563 1/4
65.000.000	130.000	500	150	...	...	...	...	...	...	4.130.764	2.418.286	4 0/0 et 1.44	358 3/4—486
65.000.000	130.000	500	200	...	...	...	...	...	...	3.786.403	2.396.252	4 0/0 et 1.60	373 3/4—430
65.000.000	130.000	500	250	...	...	...	...	...	...	3.925.630	2.111.026	4 0/0 et 2.75	380—425
65.000.000	130.000	500	275	...	...	...	...	...	...	4.155.057	2.143.064	4 0/0 et 4.—	373 3/4—425
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	425—632 1/2
40.000.000	80.000	500	175	...	...	...	...	...	...	...	...	4 0/0	307 1/2—402 1/2
40.000.000	80.000	500	250	...	...	...	...	...	...	647.238	621.062	4 0/0	275—343 3/4
40.000.000	80.000	500	325	...	...	...	...	...	...	1.679.514	1.395.177	4 0/0	211 1/4—278 3/4
40.000.000	80.000	500	425	...	...	...	...	...	...	1.988.790	1.303.1 0	4 0/0 et 3.41	245—392 1/2
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	257 1/2—378 3/4
(46) 150.000.000	300.000	500	500	51.000.000	150.000	15	340	500	1951	27.618.782	10.943.430	48.40	1047—1800
150.000.000	300.000	500	500	...	...	...	...	...	...	37.339.653	17.214.434	62.10	nouv. 925—1200 990—1602 1/2
150.000.000	300.000	500	500	35.750.000	130.000	15	275	500	1951	46.732.028	20.547.470	69.—	nouv. 950—1300 1030—1260
150.000.000	300.000	500	500	43.487.400	150.000	15	290	500	1951	53.192.192	19.368.489	80.—	nouv. 1005—1260 1070—1250
150.000.000	300.000	500	500	46.175.000	170.000	15	271	500	1951	53.013.542	19.721.131	84.—	n. 1070—1247 1/2 1090—1495

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Paris à Orsay. . . .	1846	6 sept. 1844.	11	Paris à Sceaux.	23 juin 1846.	11	5.117.767
—	1847	. . . .	11	. . . .	. . . .	11	5.167.154
—	1848	. . . .	11	. . . .	. . . .	11	5.167.154
—	1849	. . . .	11	. . . .	. . . .	11	5.169.928
—	1850	. . . .	11	. . . .	. . . .	11	5.225.557
—	1851	. . . .	11	. . . .	. . . .	11	5.225.594
—	1852	. . . .	11	. . . .	. . . .	11	5.235.710
—	1853	30 avril 1853.	25	Bourg-la-Reine à Orsay. . . .	. . . .	11	5.180.081
—	1854	. . . .	25	. . . .	29 juill. 1854.	25	(40) 9.198.234
—	1855	. . . .	25	. . . .	. . . .	25	(41) . . . . . .
—	1856	. . . .	25	. . . .	. . . .	25	(42) . . . . . .
—	1857	19 juin 1857.	25	Fusion avec la Cᵉ de Paris à Orléans (48).	. . . .	25	(43) . . . . . .
Paris à Orléans. . .	1857	19 juin 1857.	(4) 3.211	Fusion et nouvelles concessions.	(20) 1857. . . .	1.483	(44) 792.073.370
—	1858	. . . .	3.211	. . . .	(21) 1858. . . .	1.748	(45) 882.135.289
— Ancien réseau	1858	. . . .	(50) 1.747	. . . .	. . . .	(50) 1.462	(51) 397.161.435
— Nouv. réseau.	1858	. . . .	(50) 1.464	. . . .	. . . .	(50) 273	(51) 235.023.854
—	1859 jusqu'au 1 décem.	. . . .	. . .	. . . .	(57) 1859. . . .	1.823	. . . . . .

NOTES.

(1) La première concession du 7 juillet 1838 de Paris à Orléans, avec embranchements sur Corbeil, Pithiviers et Arpajon, de 160 kil., a été réduite, le 1ᵉʳ août 1839, à la ligne de Paris à Corbeil, de 31 kil.

(2) Concession des lignes :

Bec-d'Allier à Clermont et de Châteauroux à Limoges	295 kil.
Saint-Germain-des-Fossés à Roanne.	65
Poitiers à la Rochelle et Rochefort	158
	518 kil.

Fusion des Compagnies :

Du Centre.	242 kil.	dont	242 kil.	exploités.
Orléans à Bordeaux	461	—	216	—
Tours à Nantes.	197	—	195	—
	900 kil.	—	653 kil.	exploités.

de fer d'Orléans.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	Prix du rembourssem.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et Intérêt.	plus bas et plus haut des ACTIONS.
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
3.000.000	6.000	500	500	3.000.000	10.000	15	279	500	1891	179.339	123.591	. . .	. . . .
3.000.000	6.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	316.909	284.398	. . .	. . . .
3.000.000	6.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	243.492	254.449	. . .	. . . .
3.000.000	6.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	241.305	290.633	. . .	. . . .
3.000.000	6.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	285.461	288.846	. . .	. . . .
3.000.000	6.000	500	500	1.200.000	1.200	50	1000	1250	1904	280.876	275.377	. . .	40 à 220
3.000.000	6.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	291.143	291.403	. . .	130—262 1/2
3.000.000	6.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	337.743	297.464	. . .	130—205
3.000.000	6.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	404.106	451.428	. . .	180—248 3/4
3.000.000	6.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	493.143	. . . . . .	. . .	. . . .
3.000.000	6.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	474.708	. . . . . .	. . .	240
3.000.000	6.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	. . . .
150.000.000	300.000	500	500	(47) 116.256.415	425.065	15	div.	500	1951	57.233.325	20.436.934	90.—	1245 à 1575
150.000.000	300.000	500	500	(49) 37.574.165	139.677	15	269	500	1951	64.374.233	24.709.625	87.—	1162 1/2 à 1440
(32) 150.000.000	300.000	500	500	(55) 196.423.750	. . . .	. .	. .	. .	. .	(54) 62.866.144	23.859.117	. . .	. . . .
(33)	. . . .	. .	. .	(56) 216.802.428	. . . .	. .	. .	. .	. .	1.508.129	850.508	. . .	. . . .
. . . . .	. . . .	. .	. .	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	(58) 62.432.049	. . . . . .	. . .	1107 1/2 à 1112 1/2

(3) Concession des lignes :

Savenay à Redon		50 kil.
Redon à Quimper et à Châteaulin.		199
Embranchements sur Napoléonville		36
Raccordements de la ligne de Tours.		3
		288 kil.
A déduire :		
La ligne de Saint-Germain à Clermont, cédée au Grand-Central.	65 kil.	
Les lignes de Juvisy à Corbeil, et de Nevers à Roanne, cédées au Bourbonnais.	178	243
Augmentation.		45 kil.

(4) Concession des lignes :

De Paris à Tours par Châteaudun	205 kil.
De Nantes à Napoléon-Vendée	67
A reporter.	272

Report. 272
De Bourges à Montluçon. 103
De Toulouse au chemin du Lot. 128

503 kil.

Fusion du chemin de fer de Paris à Orsay.. 25

Cession au chemin d'Orléans d'une partie provenant du partage du Grand-Central, savoir :

Montluçon à Moulins. . . . . 85 kil.
Limoges à Agen 236
Coutras à Périgueux. 76
Montauban au Lot, avec embranchements sur Marcillac et Rodez et Decazeville. 203
Arvant au Lot. 188
Périgueux à la Capelle. . . . . 147 — 935

1,463 kil.

1er août 1857, la moitié du raccordement à Bordeaux avec la ligne du Midi. 4

1,467 kil.

De plus les concessions éventuelles :

Embranchements sur Cahors, 40 ; Villeneuve-d'Agen, 25 ; Bergerac, 30 ; Tulle, 26.. . . . . 121 kil.
De Tours à Vierzon. 105
D'Orléans vers la ligne du Bourbonnais, entre Montargis et Briare.. . . . 64
De Montluçon à Limoges par Guéret 100
De Poitiers à Limoges 106
D'Angers à Niort. 140
De Limoges à Brives 65

701 kil.

(5) Paris à Corbeil . . . . 31 kil.
(6) Juvisy à Orléans.. 102
(7) 20 juillet 1847. Orléans à Vierzon et Bourges . . . . 113 kil.
15 novembre 1857. Vierzon à Châteauroux.. 60

173 kil.

(8) Bourges à Nérondes . . . . 36 kil.
(9) Nérondes à Nevers 33
(10) Orléans à Tours 115
(11) Tours à Poitiers. 101
(12) Tours à Saumur.. 64
(13) Saumur à Angers. 44
(14) Angers à Nantes 87

(15) Fusion des trois Compagnies suivantes :

Centre	242 kil.
Orléans à Bordeaux.	216
Tours à Nantes.	195
	653 kil.
20 septembre 1852. Bordeaux à Angoulême.	132
	785 kil.

(16) 15 mai 1853. Le Guétin à Moulins.	51 kil.
18 juillet. Poitiers à Angoulême	113
22 août. Moulins à Varenne.	27
	191 kil.

(17) 1er janvier 1854. Les quais de Nantes	2 kil.
2 mai. Châteauroux à Argentan.	31
19 juin. Varennes à Saint-Germain-des-Fossés	13
	46 kil.

(18) A déduire la section de Nevers à Saint-Germain, cédée au Bourbonnais.	102 kil.

(19) 2 juin 1856. Argentan à Limoges..	106
7 juillet. Poitiers à Niort.	74
	180 kil.

(20) Fusion d'Orsay.	25 kil.
1er juillet 1857. Raccordement de Tours	3
20 juillet. Coutras à Périgueux..	76
10 août. Nantes à Saint-Nazaire.	62
7 septembre. Niort à la Rochelle et Rochefort..	84
	250 kil.

(21) 19 juillet 1858. Tours au Mans.	94 kil.
20 août. Montauban à Saint-Cristophe et Decazeville.	171
	265 kil.

Dans le total de 1,748 kil. sont compris les 12 kil. de Juvisy à Corbeil, appartenant à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

(22)	Y compris	la somme dépensée	par l'État de	29,201,824
(23)	—	—	—	31,228,730
(24)	—	—	—	35,048,244
(25)	—	—	—	49,838,343
(26)	—	—	—	51,159,397
(27)	—	—	—	16,169,670
(28)	—	—	—	16,359,594
(29)	—	—	—	16,427,276
(30)	—	—	—	16,553,210

(31)	Y compris la somme dépensée	par	l'État de	35,745,454
(32)	—	—	—	20,001,140
(33)	—	—	—	21,304,530
(34)	—	—	—	43,506,540
(35)	—	—	—	162,381,617
(36)	—	—	—	170,173,268
(37)	—	—	—	177,816,608
(38)	—	—	—	216,641,825
(39)	—	—	—	236,549,000
(40)	—	—	—	2,893,685
(41)	—	—	—	3,693,685
(42)	—	—	—	3,693,685
(43)	—	—	—	3,693,685
(44)	—	—	—	247,950,000
(45)	—	—	—	249,950,000

(46) Les actions des quatre Compagnies sont admises dans la fusion :

Orléans.............	8 actions nouvelles	pour	5	anciennes, soit	128,000
Centre..............	8 —	—	— 10	—	52,800
Orléans à Bordeaux..	8 —	—	— 15	—	69,334
Tours à Nantes......	8 —	—	— 20	—	32,000
Emission nouvelle au prix de 700 fr.					17,866
					300,000

(47) Sur la cinquième série de l'emprunt 3 0/0, laquelle comprend 580,000 obligations, il n'a été négocié par la Compagnie que :

63,283	obligations,	qui ont produit.	16,386,000
298,666	—	sont attribuées à l'échange des actions du Grand-Central.	83,887,515
5,000	—	ont été données en échange des actions du chemin d'Orsay.	
1,116	—	ont été amorties.	307,900
57,000	—	ont été émises par la Banque le 5 juillet, au prix de 275 fr.	15,675,000
154,935	—	restant à émettre.	
580,000			116,256,415

De plus, la Compagnie d'Orléans a pris à sa charge les emprunts d'Orsay, s'élevant, déduction faite des amortissements, à. 2,793,000
1,200,000

3,993,000

La portion des obligations du Grand-Central à la charge de la Compagnie, d'après le décret du 19 juin 1857 :

265,207 obligations remboursables à 132,603,500 fr., et ayant produit, aux prix d'émission de 280 et 300 fr., la somme de. 59,079,349

La valeur des 298,666 obligations 2/3, attribuées à l'échange des actions du Grand-Central, de. 82,496,664

Prix d'acquisition du Grand-Central 141,576,013

Par contre, la Compagnie d'Orléans a reçu 140,293 obligations de la Compagnie du Bourbonnais en paiement de la section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés, réalisées à. 39,092,000

Réalisation de 47,129 obligations de la Compagnie du Grand-Central en paiement du chemin de Clermont 12,811,000

(48) Les 6,000 actions de la Compagnie d'Orsay ont été échangées contre 5,000 obligations de la Compagnie d'Orléans, portant 15 fr. d'intérêt et remboursables en 96 ans. De plus, la Compagnie d'Orléans s'est chargée des dettes de la Compagnie d'Orsay.

(49) Réalisation de 139,677 obligations; il reste donc à émettre 15,258 obligations sur les 580,000 obligations. (Voir la note 47.)

La charge totale de la Compagnie se compose de :

8,888	obligations	portant	50 fr.	d'intérêt.
13,333	—	—	—	—
1,200	—	—	—	—

23,421 obligations portant 50 fr. d'intérêt, et remboursables à 1,250 fr.

150,000	obligations,	1re série,	portant	15 fr.	d'intérêt.	
130,000	—	2e	—	—	—	—
150,000	—	3e	—	—	—	—
170,000	—	4e	—	—	—	—
580,000	—	5e	—	—	—	—
265,207	— Grand-Central		—	—	—	
10,000	— d'Orsay		—	—	—	

1,455,207 obligations portant 15 fr. d'intérêt, et remboursables à 500 fr.; sur lesquelles restent à émettre 16,374 obligations.

Les subventions reçues ou à recevoir sont :

25,000,000 fr. en argent accordés par le gouvernement, pour la ligne de Nantes à Châteaulin et Napoléonville.

72,000,000 en argent, formant la partie de la subvention afférente aux lignes du Grand-Central cédées à la Compagnie d'Orléans.

4,000,000 en argent, accordés par divers départements et villes.

247,950,000 en travaux.

348,950,000 fr.

(50) Voir page 29.

(51) Non compris les dépenses faites par l'État. (Voir la note 45.)

(52) *Compte de l'ancien réseau.*

RECETTES.

1° Montant du fonds social	150,000,000	»
2° Réalisation du capital du premier emprunt.	9,999,000	»
3° Réalisation du capital du deuxième emprunt.	9,999,750	»
4° Réalisation du capital du troisième emprunt,		
A reporter	169,998,750	»

	Report.	169,998,750 »
Savoir :		
Première série	51,000,000 »	
Deuxième série.	35,750,000 »	
Troisième série.	43,500,000 »	
Quatrième série	46,175,000 »	176,425,000 »
5° Subventions reçues à compte des 4 millions dus par les départements et les villes de la section de Poitiers à la Rochelle et Rochefort.		3,567,600 »
6° Réalisation de 140,293 obligations reçues de la Compagnie du Bourbonnais, en paiement de la section de Nevers à Saint-Germain-des-Fossés et Roanne		39,092,000 »
7° Réalisation de 47,129 obligations reçues de la Compagnie du Grand-Central en paiement du chemin de Clermont.		12,811,000 »
8° Recettes diverses.		194,202 92
	Total.	402,088,552 92

DÉPENSES.

Les dépenses s'élevaient au 28 février 1858 à.	379,836,725 46
Il a été dépensé, depuis le 28 février 1858 jusqu'au 28 février 1859.	17,324,709 78
Total.	397,161,435 24

RÉSUMÉ.

Les recettes de l'ancien réseau s'élèvent à.	402,088,552 92
Les dépenses à.	397,161,435 24
L'excédant des recettes sur les dépenses est de.	4,927,117 68

(53) *Compte du nouveau réseau.*

RECETTES.

§ 1er.

1° Obligations du Grand-Central à la charge de la Compagnie, d'après le décret du 19 juin 1857.	59,079,349 20
2° Obligations d'Orsay, premier emprunt	2,793,000 »
3° Obligations d'Orsay, deuxième emprunt	1,200,000 »
4° Valeur de 303,666 obligations 2/3 (provenant de la 5e série de 580,000 obligations) attribuées, d'après les conventions jointes au décret du 19 juin 1857, à l'échange des actions du Grand-Central et d'Orsay	83,887,914 82
5° Réalisation de 259,960 obligations de la 5e série.	69,635,165 37
6° Résultat de l'exploitation des sections de Coutras à Périgueux et de Montauban à Saint-Christophe	65,274 02
7° Résultat de l'exploitation du chemin d'Orsay	112,347 94
Total.	216,773,051 35

§ 2. — *Mines et usine d'Aubin.*

Valeur de 61,150 obligations du Grand-Central, représentant le prix de l'usine d'Aubin et du fonds de roulement	17,047,771 36

DÉPENSES.

§ 1er — *Ancien Grand-Central.*

Prix du rachat des lignes composant l'ancien réseau du Grand-Central		147,664,395 06
Dépenses faites au 28 février 1859		44,490,556 80
Total		192,154,951 86

§ 2. — *Chemin de Paris à Orsay.*

Valeur des obligations représentant le prix du rachat au 1er octobre 1857	5,374,250 »	
Dépenses faites depuis la prise de possession (1er octobre 1857), jusqu'au 28 février 1859	1,254,666 03	
Total		6,628,916 03

§ 3.

Subvention payée à l'Etat pour le réseau pyrénéen, aux termes de la convention du 11 avril 1857		2,000,000 »

§ 4.

Service des intérêts concernant le nouveau réseau		17,009,064 87
Total général des dépenses du nouveau réseau		217,792,932 76
Les recettes du nouveau réseau s'élèvent à		216,773,051 35
Les dépenses à		217,792,932 76
L'excédant des dépenses sur les recettes est donc de		1,019,881 41

§ 5. — *Mines et usine d'Aubin.*

Montant du prix d'acquisition, du fonds de roulement et des intérêts		18,630,922 41
Dépenses au 28 février 1856		600,000 »
Total		19,230,922 41

soit un excédant de 2,183,151 fr. 05 c. sur la recette constatée ci-dessus.

(54) RECETTES.

DÉSIGNATION DES RECETTES PAR NATURE.

	MONTANT des recettes par nature.	TOTAL par partie.
1re Partie. — *Domaine.*		
Recettes diverses du domaine		310,387 58
A reporter		310,387 58

Report			310,387 85
2e Partie. — *Finances et portefeuille de la Compagnie.*			
Intérêts et recettes diverses			1,928,534 27 (*a*)
3e Partie. — *Exploitation.*			
1° Recettes de l'exploitation proprement dite :			
Voyageurs (Nombre : 4,843,427)		20,985,197 48	
Bagages (Poids : 6,736,616 kilog.).	628,739 87		
Chiens (Nombre : 30,761).	43,218 61	671,958 48	
Chevaux (Nombre : 23,304). . . .	360,360 95		
Bœufs (Nombre : 178,506)	2,384,918 03		
Veaux (Nombre : 27,258).	70,361 55		
Porcs (Nombre : 236,573)	673,522 60		
Moutons (Nombre : 312,107) . . .	420,517 90	3,909,681 03	
Voitures (Nombre : 1,622). . . .	149,889 82		
Transports de l'administration des postes (2,920 voitures).	375,000 »	524,889 82	
Finances (Valeurs : 275,503,527 fr. 85 c.). . . .		304,813 30	
Denrées (Poids : 21,920,629 kil.)		1,486,823 74	
Articles de messagerie (Poids : 16,746,305 kil.) .		2,223,782 22	
Marchandises transportées à petite vitesse (Poids : 1,686,226 T. 9).		28,577,836 28	
Entrepôt des dépêches dans les stations et recettes diverses		143,528 02	
		58,828,510 37	
2° Recettes des omnibus du factage et du camionnage.		952,683 75	59,781,194 12 (*b*)
4e Partie. — *Recettes d'ordre*.			3,057,540 13
5e Partie. — *Recettes des exercices clos*.			845,988 62
Total des recettes de toute nature.			65,923,644 72

DEPENSES.

DÉSIGNATION DES DÉPENSES PAR NATURE.

	Montant des dépenses par nature.	Total par partie.
1re Partie. — *Administration centrale.*		
Frais d'administration.	926,693 99	
Service de santé.	61,049 93	987,743 92
A reporter.		987,743 92

(*a*) 1,262,256 66 intérêts de fonds.
186,277 91 intérêts sur obligations du Bourbonnais.
480,000 » produits du chemin du Bourbonnais.

(*b*) Non compris l'impôt du dixième payé au Trésor sur les transports à grande vitesse.

Report. 987,743 92

2e Partie. — *Domaine de la Compagnie.*

Dépenses du domaine, impôts et assurances. 331,339 34

3e Partie. — *Service des emprunts.*

Intérêts et amortissement 10,529,639 96

4e Partie. — *Exploitation.*

Personnel de l'exploitation.	4,826,007 83	
Frais généraux de l'exploitation	1,457,888 28	
Charges de l'exploitation imposées par l'administration publique	251,473 10	
Assurances.	140,751 22	
Factage, camionnage et omnibus dans Paris (personnel et matériel)	1,141,208 52	
Factage, camionnage, omnibus et voitures en province (personnel et matériel)	523,013 94	
Indemnités pour avaries, pertes et accidents. . .	128,864 25	
Frais de traction et entretien des machines et tenders.	6,282,223 41	
Entretien et réparation des voitures et wagons. .	1,729,751 88	16,481,182 43

5e Partie. — *Service des ingénieurs.*

VOIE ET BATIMENTS.

Personnel central et frais généraux du service des ingénieurs	230,256 47	
Surveillance de la voie	1,018,323 86	
Entretien de la voie et de ses dépendances. . . .	1,969,508 44	
Entretien des gares et stations (personnel et matériel)	409,378 77	
Renouvellement de la voie et des bâtiments (matériaux)	1,412,317 64	5,039,785 18

6e Partie. — *Service du matériel.*

Personnel et frais généraux du service du matériel.	50,332 36	
Grosses réparations et modifications du matériel roulant en dehors du traité de traction	115,521 91	
Renouvellement.	304,955 19	470,809 46

7e Partie. — *Dépenses d'ordre* 3,057,540 13

8e Partie. — *Dépenses des exercices clos* 548,257 47

Total des dépenses de toute nature. . . 37,446,297 89

Excédant des recettes sur les dépenses. . . . 28,477,346 83

Somme égale. 65,923,644 72

Répartition du produit net :

Excédant des recettes sur les dépenses		28,477,346 »
A déduire :		
Pour l'amortissement du fonds social	255,060 »	
— M. Lecomte	12,000 »	
— Les employés de la Compagnie	1,996,543 »	
Pour paiement, fait en octobre 1858, de 30 fr. par action	9,000,000 »	11,263,603 »
		17,213,743 »

ce qui donne 57 fr. par action et laisse un reliquat de 112,743 fr. Le revenu de chaque action est donc de 87 fr. pour 1858.

(55) 176,425,000 fr. divisés en 600,000 obligations à 15 fr. d'intérêt et remb. à 500 fr.
19,998,750 — 22,221 — à 50 — — 1,250
196,423,750

(56) 215,602,428 fr. divisés en 838,833 obligat. à 15 fr. d'intérêt et remb. à 500 fr.
1,200,000 — 1,200 — à 50 — — 1,250 fr.
216,802,428

(57) 7 novembre 1859. Montluçon à Moulins . . . 88 kil.

La longueur totale exploitée est donc :

Ancien réseau	1,462 kil.	
La ligne de Juvisy à Corbeil, appartenant à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée	12	1,474 kil.
Nouveau réseau		361
		1,835 kil.

(58) La recette kilométrique des onze premiers mois de 1859 s'est élevée à 34,039 francs, tandis que pour l'époque correspondante de 1858 elle n'a été que de 31,417 fr.

Voici les numéros sortis des tirages au sort de 1857, 1858 et 1859.

ACTIONS.

8 décembre 1857. — 591 actions remboursables à 500 fr. à partir du 2 janvier 1858.

N° 63,201 à 63,291	89,301 à 89,400
63,301 à 63,400	138,901 à 139,000
80,701 à 80,800	237,301 à 237,400

14 décembre 1858. — 609 actions remboursables à 500 fr. à partir du 3 janvier 1859.

N° 9,401 à 9,500	166,501 à 166,600
11,701 à 11,800	242,301 à 242,309
27,101 à 27,200	259,701 à 259,800
112,301 à 112,400	

13 décembre 1859. — 627 actions remboursables à 500 fr. à partir du 1er 1860.

N° 19,901 à 20,000
43,501 à 43,600
60,601 à 60,700
107,901 à 108,000
200,701 à 200,800
230,701 à 230,800
255,501 à 255,527

OBLIGATIONS.

8 décembre 1857. — Les obligations suivantes sont remboursables à partir du 2 janvier 1858 :

111 obligations du premier emprunt 1842 (capital de 1,250 fr.), les numéros :
6,501 à 6,511 — 8,501 à 8,600 ;
24 obligations du 2e emprunt 1848 (capital de 1,250 fr.), les numéros :
7,631 à 7,634 — 10,131 à 10,140 — 10,341 à 10,350 :
1,186 obligations de l'emprunt 3 0/0, les numéros suivants, savoir :
296 obligations de la première partie (1852), les numéros :
89,101 à 89,200 — 93,101 à 93,196 — 112,401 à 112,500 ;
257 obligations de la 2e partie (1854), les numéros :
162,201 à 162,257 — 206,901 à 207,000 — 226,801 à 226,900 ;
296 obligations de la 3e partie (18 5), les numéros :
301,901 à 302,000 — 380,101 à 380,196 — 416,901 à 417,000 ;
337 obligations de la 4e partie (1856), les numéros :
449,301 à 449,400 — 467,501 à 467,600 — 503,401 à 503,500 — 520,601 à 520,637.

20 mai 1858. — 1,151 obligations 3 0/0 de la 5e série 1857, remboursables à 500 fr. à partir du 21 mai 1858.

N° 998,001 à 998,500
860,001 à 860,500
881,501 à 881,651

7 août 1858. — 42 obligations de l'ancienne Compagnie d'Orsay, remboursables à partir du 1er septembre 1858.

N° 152	1.646	3.602
282	1.704	3.717
290	1.774	3.771
382	2.131	3.906
632	2.183	4.623
642	2.419	4.781
804	2.543	4.868
824	2.778	4.918
901	2.890	4.952
1.245	3.027	5.109
1.409	3.112	5.112
1.465	3.220	5.329
1.602	3.239	5.606
1.643	3.312	5.704

14 décembre 1858. — Les obligations suivantes sont remboursables à partir du 3 janvier 1859 :

Premier emprunt 4 0/0 (1842, capital de 1,250 francs), les 117 obligations numéros :

7,001 à 7,100
7,104 à 7,120

Deuxième emprunt 4 0/0 (1848, capital de 1,250 fr.), les 24 obligations numéros :

1,951 à 1,954
5,541 à 5,550
5,671 à 5,680

L'emprunt 3 0/0 (capital de 500 fr.), les 2,409 obligations dont les numéros suivent, savoir :

Pour la première partie de l'emprunt (1852), les 306 obligations numéros :

3,101 à 3,200
18,701 à 18,706
89,801 à 89,900
103,601 à 103,700

Pour la deuxième partie de l'emprunt (1854), les 265 obligations numéros :

195,001 à 195,100
209,501 à 209,600
245,301 à 245,365

Pour la troisieme partie de l'emprunt (1855), les 306 obligations numéros :

289,401 à 289,500
305,301 à 305,400
412,001 à 412,100
416,301 à 416,306

Pour la quatrième partie de l'emprunt (1856), les 347 obligations numéros :

437,001 à 437,047
479,501 à 479,600
536,001 à 536,100
539,601 à 539,700

Enfin pour la cinquième partie de l'emprunt (1857), les 1,185 obligations numéros :

788,001 à 788,580
957,001 à 957,185
1,147,501 à 1,148,000

30 avril 1859. — 9 obligations de l'ancienne Compagnie d'Orsay, remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er juillet.

Nos 67, 196, 285, 511, 687, 732, 738, 808, 1,115

14 juillet 1859. — 44 obligations de l'ancienne Compagnie d'Orsay, remboursables à 500 fr. à partir du 1er septembre.

877	516	116	5.776
3.565	2.084	85	3.272
2.617	1.483	3.146	2.370
1.584	1.783	3.610	1.124
5.155	4.203	4.111	1.907
2.980	1.501	3.937	779
5.032	4.688	4.316	2.758
4.605	5.328	1.881	4.198
4.889	3.997	2.390	3.705
2.281	157	3.814	4.389
2.773	3.261	2.909	4.757

13 décembre 1859. — Les obligations suivantes sont remboursables à partir du 2 janvier 1860.

Pour les obligations 4 0/0 du 1er emprunt (1842, capital de 1,250 fr.), les 121 numéros :

2,901 à 2,921
3,001 à 3,100

Pour les obligations 4 0/0 du 2e emprunt (1848, capital de 1,250 fr.), les 25 numéros :

361 à 365
1,221 à 1,230
5,061 à 5,070

Pour l'emprunt 3 0/0 d'Orléans (capital de 500 fr.), les 3,134 numéros :

7,401 à 7,500
8.801 à 8,900
24,601 à 24,700
70,001 à 70,014
158,401 à 158,472
204,201 à 204,300
231,201 à 231,300
280,501 à 280,600
321,601 à 321,700
333,201 à 333,214
377,201 à 377,300
453,101 à 453,200
462,601 à 462,700
562,701 à 563,800
587,701 à 587,758
675,501 à 675,720
822,501 à 823,000
946,091 à 946,500
1,222,201 à 1,222,400
1,341,801 à 1,342,000
1,350,201 à 1,350,256
1,403,401 à 1,403,000

Et pour l'emprunt 3 0/0 de 1855 de l'ancienne Compagnie du Grand-Central (capital de 500 fr.), les 507 numéros :

8,101 à 8,200
44,501 à 44,569
130,101 à 130,169
136,001 à 136,100
241,701 à 241,800
277.401 à 277,469

Actes officiels.

La concession de la Compagnie d'Orléans, antérieurement à la convention du 11 avril 1857, sanctionnée par la loi du 21 juin suivant, se composait des lignes ci-après : de Paris à Bordeaux et à Nantes, avec prolongement sur Saint-Nazaire ; de Poitiers à la Rochelle et à Rochefort ; d'Orléans à Limoges ; de Vierzon au Guétin ; de Tours au Mans ; enfin, de Savenay à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville.

L'ensemble de ces lignes, dont la longueur totale est de 1,764 kilomètres, et qui sont aujourd'hui livrées à l'exploitation sur une étendue de 1,462 kilomètres, peut être considéré comme constituant l'ancien réseau de la Compagnie.

Le nouveau réseau serait composé :

Des lignes rétrocédées du Grand-Central et d'Orsay, d'une longueur ensemble de 960 kilomètres ;

Des lignes nouvelles concédées par la convention du 11 avril 1857, savoir : de Paris à Tours, de Bourges à Montluçon, de Nantes à Napoléon-Vendée, de Toulouse à Albi et Villefranche, présentant ensemble une longueur de 502 kilomètres ;

Des lignes concédées à titre éventuel par la même convention, d'une longueur ensemble de 580 kilomètres ;

Enfin, des embranchements de Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tulle, concédés également à titre éventuel à la Compagnie du Grand-Central, et dont la longueur totale est de 120 kilomètres.

L'ensemble du nouveau réseau présente donc une longueur totale de 1,462 kilomètres concédés à titre définitif, sur lesquels 271 kilomètres sont livrés à l'exploitation, et 700 kilomètres concédés à titre éventuel.

Quant au chiffre des dépenses faites et à faire, il s'élève :

Pour l'ancien réseau, à	445,000,000
Pour le nouveau réseau (concessions définitives), à .	601,000,000
— — (concessions éventuelles), à.	214,000,000
Total.	1,260,000,000
Sur cette somme, il a été dépensé, jusqu'au 31 décembre 1857.	517,000,000
Les dépenses restant à faire s'élèvent donc, à partir de 1858, à	743,000,000

Une garantie d'intérêt de 4 0/0, avec amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, à partir du 1er janvier 1865, est attribuée au capital qui sera effectivement dépensé pour la construction du nouveau réseau, sans que le capital garanti puisse en aucun cas excéder la somme ci-dessus fixée de 815 millions de francs, savoir : 611 millions de francs pour les concessions définitives, et 214 millions de francs pour les concessions éventuelles. Les lignes qui ne seraient pas terminées avant l'année 1865 ne prendront part à la garantie qn'à partir du 1er janvier qui suivra leur achèvement.

Le chiffre du produit kilométrique au delà duquel les revenus de l'ancien réseau sont attribués au nouveau à titre de supplément de recettes, est fixé à 27,400 fr., à partir de l'achèvement complet de toutes les lignes concédées à la Compagnie à titre soit définitif, soit éventuel, c'est-à-dire dans un délai probable de dix à douze ans.

Dans la période comprise entre le 1er janvier 1865, origine de la garantie, et l'époque de l'achèvement complet des travaux, les produits des anciennes lignes n'auront pas encore atteint le chiffre auquel ils s'élèveront successivement par le développement naturel du trafic.

Il convient donc d'abaisser, pendant cette période intermédiaire, la limite à laquelle commence l'attribution au nouveau réseau d'une partie des recettes de l'ancien. Une disposition spéciale stipule, en effet, que, pendant l'exécution des travaux, cette limite s'abaisse jusqu'à un chiffre minimum de 25,000 fr., à raison de 200 fr. par 100 kilomètres non livrés à l'exploitation. Cette disposition allége, pendant les premières années de l'exploitation, c'est-à-dire pendant les années les moins productives, les conséquences de la garantie de l'État ; elle crée en outre, pour les Compagnies, un motif de hâter l'achèvement de leur réseau, but principal que se propose l'administration.

La Compagnie d'Orléans n'est aujourd'hui soumise à la clause du partage des bénéfices excédant 8 0/0 que pour les lignes provenant du réseau du Grand-Central, c'est-à-dire pour les lignes les moins productives. En vertu de la nouvelle convention, le partage des bénéfices portera sur l'ensemble des concessions de la Compagnie, et aura pour point de départ le 1er janvier 1872, c'est-à-dire l'époque probable du complet achèvement de toutes les lignes concédées. Ce partage s'exercera lorsque l'ensemble des produits excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net de 32,000 fr. par kilomètre sur l'ancien réseau, et un intérêt

de 6 0/0 sur le capital effectivement dépensé pour la construction du nouveau.

Enfin, la Compagnie renonce d'une manière absolue au bénéfice de la clause stipulée par la convention du 16 août 1853, et qui ajournait pendant onze ans la mise en exploitation de la ligne du Mans à Angers. La levée de cet interdit donne satisfaction à de nombreux et légitimes intérêts.

Ces diverses dispositions sont formulées dans la convention provisoire passée, le 10 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie d'Orléans.

PROJET DE CONVENTION

Entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, qui modifie la convention approuvée par les décret et loi du 19 juin 1857.

L'an mil huit cent cinquante-huit et le dix juillet ;

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, ladite Compagnie représentée par M. Jean-François Bartholony, président du Conseil d'administration de cette Compagnie ;

Élisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération dudit Conseil d'administration, en date du 2 juillet 1858, et en outre sous la réserve de l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de dix mois au plus tard,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La convention passée, le 11 avril 1857, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, ladite convention approuvée par le décret du 19 juin 1857 et par la loi du même jour, est modifiée conformément aux dispositions suivantes.

Art. 2. — La concession de la Compagnie d'Orléans sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Paris à Orléans ;

D'Orléans à Tours et Bordeaux, avec embranchement sur la Rochelle et Rochefort, et raccordement avec le chemin de fer du Midi à Bordeaux ;

De Tours à Nantes et Saint-Nazaire ;

D'Orléans à Vierzon ;

De Vierzon au Bec-d'Allier ;

De Vierzon à Limoges par Châteauroux ;

De Tours au Mans ;

De Nantes à Châteaulin, avec embranchement sur Napoléonville ;

2° Le nouveau réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

Lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif.

De Montluçon à Moulins ;

De Limoges à Agen ;

De Coutras à Périgueux ;

De Montauban à la rivière du Lot, avec embranchement sur Marcillac et Rodez ;

D'Arvent, près Lempdes, à la rivière du Lot ;

De Périgueux à la ligne de Clermont-Ferrand à Montauban, près la Capelle ;

De Paris à Sceaux et Orsay ;

De Paris à Tours, par ou près Châteaudun et Vendôme ;

De Nantes à Napoléon-Vendée ;

De Bourges à Montluçon ;

De Toulon à la ligne de Montauban au Lot.

Lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel.

De Tours à Vierzon ;

D'Orléans au chemin de fer du Bourbonnais ;

De Montluçon à Limoges ;

De Poitiers à Limoges ;

D'Angers à Niort ;

De Limoges à Brives;

Embranchements sur Cahors, Villeneuve-d'Agen, Bergerac et Tulle.

Art. 3. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'Etat, à garantir à la Compagnie pendant cinquante années (50 ans), à partir du premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1er janvier 1865), l'intérêt à 4 0/0 et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat ou à la construction des lignes composant le nouveau réseau de la Compagnie, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif, la somme totale de 601 millions de francs.

Le capital garanti pour les lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après :

La ligne de Tours à Vierzon, trente millions cinq cent mille francs.	30,500,000 fr.
D'Orléans au chemin du Bourbonnais, dix-neuf millions cinq cent mille francs.	19,500,000
De Montluçon à Limoges, trente-huit millions. . . .	38,000,000
De Poitiers à Limoges, trente-neuf millions.	39,000,000
D'Angers à Niort, quarante-trois millions.	43,000,000
De Limoges à Brives, trente millions.	30,000,000

Embranchements :

Sur Cahors, cinq millions cinq cent mille francs. . .	5,500,000
Sur Villeneuve-d'Agen, un million deux cent mille francs	1,200,000
Sur Tulle, trois millions huit cent mille francs. . .	3,800,000
Sur Bergerac, trois millions cinq cent mille francs. .	3,500,000

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1er janvier mil huit cent soixante-cinq, ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie d'intérêt stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des titres émis pour leur rachat ou leur construction seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront successivement mises en exploitation. En cas d'insuffisance,

ces intérêts et amortissements seront portés au compte de premier établissement.

Art. 4. — La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi annuellement deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature :

1° De l'ancien réseau ; 2° du nouveau réseau,

Tels qu'ils sont définis à l'article 2 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, à titre, soit définitif, soit éventuel, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de vingt-sept mille quatre cents francs (27,400 fr.) par kilomètre, sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de vingt-sept mille quatre cents francs (27,400 fr.) ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 kil.) du nouveau réseau non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction puisse excéder deux mille quatre cents francs (2,400 fr.)

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera que dans le cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent (4 0/0) du capital garanti par l'État.

Art. 5. — Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, il sera remboursé avec les intérêts à quatre pour cent (4 0/0) par an, sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'État, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits nets de l'ancien réseau, conformément à l'article 4 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la Compa-

gnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges annexé au décret du 19 juin 1857.

Art. 6.— La clause du partage des bénéfices au delà de 8 0/0, stipulée au profit de l'État par l'article 6 de la convention du 11 avril 1857, est modifiée ainsi qu'il suit :

Lorsque l'ensemble des produits nets, tant de l'ancien que du nouveau réseau, excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois un revenu net moyen de trente-deux mille francs (32,000 fr.) par kilomètre sur l'ancien réseau, et un intérêt de six pour cent (6 0/0) du capital effectivement dépensé pour le rachat ou la construction des lignes comprises dans le nouveau réseau, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la Compagnie.

Ce partage s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante-douze (1er janvier 1872).

Les lignes qui ne seraient pas achevées avant ladite époque seront comprises dans le compte général du partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Art. 7.— Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'article 3 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État, et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de construction ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas compris dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Seront compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'article 51 des statuts de la Compagnie, et la somme attribuée annuellement aux employés de la Compagnie, conformément à l'article 52 desdits statuts.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices stipulés à l'article précédent.

Le compte de premier établissement des lignes énoncées à l'article 2 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque.

En aucun cas, le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 3 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en conseil d'État, à ajouter auxdits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 8.— L'ajournement de la mise en exploitation de la ligne du Mans à Angers, stipulé par l'article 7 de la convention du 16 août 1853, est et demeure levé.

Art. 9.— Sont abrogées les dispositions suivantes de la convention du 11 avril 1857 :

1° L'article 6, sous la réserve des droits des tiers ;

2° Les articles 7 et 14 ;

3° Les dispositions des articles 8 et 9, portant que la Compagnie accepte sans subvention ni garantie d'intérêt les concessions faites à titre, soit définitif, soit éventuel, par lesdits articles ;

4° Le paragraphe 1er, sous la réserve des droits des tiers, et les paragraphes 4, 5 et 6 de l'article 17.

Art. 10.— La présente convention ne sera passible que du droit fixe de 1 franc.

Ce projet de convention a été délibéré et adopté par le conseil d'État, dans sa séance du 19 janvier 1859.

Le président du conseil d'État,
J. Baroche.

Signé à la minute :
Le président de section, rapporteur,
Vuillefroy.

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Alais à Beaucaire.		29 juin 1833.	72	Alais à Beaucaire.			
—		— 1837.	72	Fusion avec la Compagnie de la Grand'Combe			
Grand'Combe et chemin du Gard.	1840	1836 et 1837.	89	Beaucaire par Alais à la Grand'-Combe.	(7) 19 août 1840.	72	
—	1841		89		(8) — 1841.	89	17.060.896
—	1842		89			89	16.974.382
—	1843		89			89	17.465.802
—	1844		89			89	17.673.437
—	1845		89			89	18.223.914
—	1846		89			89	18.778.532
—	1847		89			89	18.914.368
—	1848		89			89	18.932.631
—	1849		89			89	19.152.344
—	1850		89			89	19.216.299
—	1851		89			89	19.388.531
—	1852	8 juill. 1852.	89	Fusion avec Lyon à la Méditerranée (53).		89	
Montpellier à Cette.	1841	9 juill. 1836.	27	Montpellier à Cette.	mars 1839.	27	3.691.987
—	1842		27			27	3.830.577
—	1843		27			27	3.890.475
—	1844		27			27	4.001.756
—	1845		27			27	4.001.756
—	1846		27			27	4.293.467
—	1847		27			27	4.406.044
—	1848		27			27	4.449.141
—	1849		27			27	4.526.730
—	1850		27			27	4.672.091
—	1851		27			27	4.884.034
—	1852	8 juill. 1852.	27	Fusion avec Lyon à la Méditerranée (53)		27	
Avignon à Marseille.	1848	24 juill. 1843.	129	Avignon à Marseille et embr. de Beaucaire et de la Joliette.	(9) 1847 et 1848.	115	(24) 73.915.398
—	1849		129		(10) 5 mars 1849.	120	(25) 79.621.193
—	1850		129			120	(26) 82.990.450
—	1851		129			120	(27) 83.703.775
—	1852	8 juill. 1852.	129	Fusion avec Lyon à la Méditerranée (53).		120	
Montpellier à Nîmes.	1845	(1) 1er nov. 1844.	52	Montpellier à Nîmes	9 janv. 1845.	52	(28) 14.473.474
—	1846		52			52	(29) 15.271.078
—	1847		52			52	(30) 15.646.847
—	1848		52			52	(31) 15.889.207
—	1849		52			52	(32) 16.119.556
—	1850		52			52	(33) 16.132.140
—	1851		52			52	(34) 16.167.259
—	1852	8 juill. 1852.	52	Fusion avec Lyon à la Méditerranée (53).		52	
Lyon à Avignon		3 janv. 1852	234	Lyon à Avignon			
—		8 juillet 1852		La Compagnie prend le nom de Lyon à la Méditerranée.			

... FER DE LYON A GENÈVE. — CHEMINS DE FER DU DAUPHINÉ.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	Prix du remboursem.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et Intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	7.200.000	6.000	50	1200	1200	1866	...	...	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	1.460.266	810.266	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	1.606.291	846.592	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	6.000.000	(23) État	...	...	...	...	1.972.436	955.856	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	2.189.912	1.041.350	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	2.500.156	1.207.890	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	12.500.000	10.000	50	1250	1250	1868	2.288.629	1.145.161	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	2.614.770	1.280.403	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	2.140.184	996.780	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	1.848.628	973.061	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	2.134.570	1.018.134	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	2.174.607	1.020.267	...	...
16.000.000	16.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	286.910	180.358	...	180 — 275
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	430.086	275.353	...	...
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	474.390	291.025	...	...
3.000.000	6.000	500	500	1.000.000	1.000	50	1000	1250	1890	458.664	317.711	...	...
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	536.377	381.429	...	...
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	633.624	394.650	...	415 — 450
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	660.273	440.982	...	395 — 400
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	431.267	339.036	5.40	...
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	454.313	304.827	13.20	...
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	487.164	305.904	18.20	475 — 485
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	496.725	301.775	...	150 — 190
3.000.000	6.000	500	500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
20.000.000	20.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	1.794.099	1.586.718	...	145 — 588
20.000.000	20.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	2.857.469	1.672.967	...	170 — 230
20.000.000	20.000	1000	1000	30.000.000	30.000	50	1000	1250	1883	3.391.414	1.908.747	...	165 — 220
20.000.000	20.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	3.584.797	2.127.151	...	183 3/4 — 240
20.000.000	20.000	1000	1000	...	...	...	...	...	...	...	...	...	230 — 605
2.000.000	4.000	500	500	...	...	...	...	...	...	676.341	469.624	25.—	...
2.000.000	4.000	500	500	...	...	...	...	...	...	924.425	546.033	48.—	...
2.000.000	4.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.016.155	571.997	—	...
2.000.000	4.000	500	500	...	...	...	...	...	...	803.950	518.023	...	...
2.000.000	4.000	500	500	...	...	...	...	...	...	836.878	502.250	...	...
2.000.000	4.000	500	500	...	...	...	...	...	...	1.002.255	603.764	...	...
2.000.000	4.000	500	500	...	...	...	...	...	...	979.891	556.888	...	...
2.000.000	4.000	500	500	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Suite des Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée. –

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Lyon à la Méditerr.	1852	8 juillet 1852	(2) 624	Fusion des Compagnies précédentes (53) et nouvelles concessions (2)	(11) Fusion.	294	(35) 128.883.477
—	1853	......	624	....	......	294	(36) 130.578.754
—	1854	......	624	....	(12) 29 juin 1854.	420	(37) 194.865.730
—	1855	......	624	....	(13) 16 Avril 1855	528	(38) 323.220.244
—	1856	......	624	....	(14) 1856. . . .	551	(39) 370.498.014
—	1857	19 juin 1857.	624	Fusion avec Paris à Lyon et à la Méditerranée (56).	......	...	....
Paris à Lyon. . . .	1849	(3)	512	Paris à Lyon.	(15) 1849. . . .	265	(40) 114.782.965
—	1850	......	512	....	......	265	(41) 118.782.965
—	1851	......	512	....	(16) 22 juin 1851.	383	(42) 194.720.132
—	1852	5 janv. 1852	512	Reconstitution de la Compagnie	......	383	(43) 195.005.770
—	1853	17 août 1853	532	Embranchement d'Auxerre . .	......	383	(44) 198.636.055
Dijon à Besançon. .	...	12 fév. 1852	125	Dijon à Besançon et Auxonne.	......	...	....
—	...	17 août 1853	215	Besançon à Belfort.	......	...	....
—	...	20 avril 1854	215	Rachat par la Comp. de Paris à Lyon (54)	......	...	....
Paris à Lyon (suite)	1854	20 avril 1854	(4) 923	Fusion de Dijon à Besançon (54) et concession nouvelle (4). .	(17) 10 juill. 1854	508	(45) 244.294.569
—	1855	......	923	....	(18) 1855	574	(46) 299.787.343
Salines de l'Est . .	...	15 fév. 1852	39	Dôle à Salins	......	...	....
—	...	5 août 1856.	39	Fusion avec la Comp. de Paris à Lyon (55)	......	...	....
Paris à Lyon (suite)	1856	5 août 1856.	962	Fusion de la Comp. des Salines de l'Est (55)	(19) 1856. . . .	655	(47) 360.834.307
—	1857	19 juin 1857	962	Fusion avec la Comp. de Paris à Lyon et à la Méditerranée (56)	......	...	....
Paris à Lyon par le Bourbonnais . . .	1855	7 avril 1855.	(5) 713	(5).	(20)	150	(48) 198.109.000
—	1856	......	713	....	(20)	258	(49) 198.109.000
—	1857	19 juin 1857	713	Fusion avec la Comp. de Paris à Lyon et à la Méditerranée (56)	......	253	......
Paris à Lyon et à la Méditerranée . . .	1857	19 juin 1857	(6) 3038	Fusion des 3 Comp. précédentes, le tiers du Grand-Central (56); concessions nouv.	(21) Fusion.	1.652	(50) 1.073.797.689
—	1858	......	(22) 3140	Fusion avec la Comp. de Dauphiné. (Voir Dauphiné (78)	(22) 1858. . . .	1.844	(51) 1.477.190.546
—	1858	......	1605	Réseau ancien.	......	1.351	(52) 528.181.258
			1505	Réseau nouveau	......	463	(52) 328.264.150
—	1859 jusqu'au 1 décem.	(79)	3299	Concessions nouvelles.	(80) 1859. . . .	1.876	....
Lyon à Genève. . .	1855	30 avril 1853	239	Lyon à Genève et embranchements de Mâcon à Ambérieux (68).	......	...	....
—	1856	......	239	....	(64) 23 Juin 1856	75	(67) 76.984.252

Chemin de fer de Lyon à Genève. — Chemin de fer du Dauphiné.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	Prix du remboursem.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	D[ividende] et Intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
45.000.000	90.000	500	250	(57) 60.000.000	120.000	25	500	625	1954	8.365.693	3.920.116	4 0/0 et 8 fr.	715 — 770
45.000.000	90.000	500	250	(53) 54.835.000	182.333	15	350	500	1954	8.973.995	4.054.934	4 0/0 et 10 f.	667 1/2 — 860
45.000.000	90.000	500	300	...	...	...	...	...	...	11.896.984	5.417.050	30 50	625 — 880
45.000.000	90.000	500	400	22.932.137	82.666	15	280	500	1954	23.267.837	9.317.745	86. .	1.160 — 1.375
45.000.000	90.000	500	500	...	...	...	...	...	...	30.200.700	11.787.787	117. .	1517 1/2—1992 1/2
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	1.725 — 2.155
200.000.000	400.000	500	250	...	...	...	...	...	...	2.431.066	1.283.766	Etat.	...
Etat. . .	...	...	...	...	...	...	...	...	...	7.959.400	3.831.977	Etat.	...
État. . .	...	...	...	...	...	...	...	...	...	12.446.484	5.022.775	Etat.	...
132.500.000	265.000	500	250	...	...	...	...	...	...	20.373.372	6.555.592	5 0/0 et 7 75	570 — 1.020
132.500.000	265.000	500	250	83.968.170	80.000	50	1050	1350	1905	23.395.225	7.064.956	5 0/0 et 25 f.	852 1/2—972 1/2
16.600.000	33.200	500	250	...	...	...	...	...	...	...	...	...	540 — 637 1/2
16.600.000	33.200	500	250	...	...	...	...	...	...	...	...	...	505 — 557 1/2
16.600.000	33.200	500	350	...	...	...	...	...	...	...	...	...	470 — 690
132.500.000	265.000	500	350	...	...	...	...	...	...	27.312.619	9.358.477	77 50	770—1.056 1/4
132.500.000	265.000	500	500	...	...	...	...	...	...	42.099.105	14.901.047	82 50	1.030 — 1.270
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
132.500.000	265.000	500	500	50.839.492	175.751	15	291	500	1955	45.340.339	16.833.840	81. .	1.050 — 1.560
132.500.000	265.000	500	500	20.519.582	70.760	15	div.	500	1955	...	...	...	1.190 — 1.600
(59)	...	...	...	(58) 51.307.000 19.092.900 39.202.100	102.614 63.643 131.007	25 15 15	500 300 300	625 500 500	1952 1952 1952	9.682.556	8.710.969	...	...
...	...	...	...	61.272.404	211.000	15	285	500	1953	17.090.332	13.346.039	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
(56) 346.500.000	693.000	500	(56)	(60)	224.000	15	div.	500	1955	(62) 90.289.725	37.552.128	53 f.	anc. 780 — 965 nouv. 775 — 935
346.500.000	693.000	500	500	(61) 135.328.961	463.695	15	273 3/4	500	1955	(63) 95.938.636	...	49 50	anc. 710 à 915 nouv. 755 à 885
346.500.000	693.000	500	500	(52) 299.567.745	...	...	...	...	...	(63) 79.078.981	31.012.599	...	...
...	...	...	...	(52) 308.501.265	...	...	...	...	...	16.879.655	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	(81) 108.209.686	...	...	730 — 912 1/2
40.000.000	80.000	500	250	24.999.945	87.719	15	285	500	1954	...	...	4 0/0	505 — 725
40.000.000	80.000	500	375	14.533.498	54.548	15	div.	500	1954	644.792	421.105	4 0/0	645 — 843 3/4

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Lyon à Genève. . .	1857	. . . . . .	239	. . . .	(65) 1857. . . .	175	(67) 89.983.394
—	1858	. . . . . .	239	. . . .	(66) 18 Mars 1858	229	(67) 103.074.923
—	1859 jusqu'au 1 décem.	. . . . . .	239	. . . .	(82) 1er juin 1859	232	. . . . . .
Dauphiné (St-Rambert à Grenoble)..	1853	7 mai 1853.	92	Saint-Rambert à Grenoble. . .	(71) 5 Déc. 1856.	56	(74) 15.164.454
—	1857	18 mars 1857	254	Grenoble à Lyon.	(72) 10 Juill. 1857	90	(75) 25.267.221
—	1858	(22) 22 juillet 1858	183	Fusion avec Paris à Lyon à la Médit. (78)	(73) 1858. . . .	134	(75) 38.837.720
—	1859 jusqu'au 1 décem.	. . . . . .	183	. . . .	. . . . . .	134	. . . . . .

NOTES.

(1) La construction de la ligne a été commencée par l'État en 1840.

(2) Marseille à Toulon	68 kil.
Rognac à Aix.	25
	93 kil.

Fusion des Compagnies suivantes :

Montpellier à Cette.	27 kil.	
Du Gard	89	
Marseille à Avignon	129	
Montpellier à Nîmes.	52	
Lyon à Avignon.	234	531
		624 kil.

(3) Cette ligne, entreprise le 11 juin 1842 par l'État, a été concédée le 21 décembre 1845; rachetée par l'État le 17 août 1848, elle a été rétrocédée à la Compagnie le 5 janvier 1852.

(4) Chalon et Bourg à Dôle.	176 kil.	
Fusion de la Compagnie Dijon à Besançon.	215	391

Chemin de fer de Lyon à Genève. — Chemins de fer du Dauphiné.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	Prix de remboursem.	Remboursables jusqu'en	RECETTES	DÉPENSES.	DIVIDENDE et intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
40.000.000	80.000	500	500	. . . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.632.727 (70)	1.720.841	4 0/0	568 3/4 — 875
40.000.000	80.000	500	500	11.950.248	(69)	. . .	. . .	500	. . .	4.870.539 (83)	3.065.496	4 0/0	65 — 772 1/2
. . . . . .	. . . .	. .	. .	. . . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	6.328.022	. . . . .	. . .	400 — 625
25.000.000 (76)	50.000	500	300	. . . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	32.697	. . . . .	4 0/0	492 1/2 à 720
50.000.000 (77)	100.000	500	250	. . . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	881.567	559.473	4 0/0	420 à 730
17.500.000	35.000	500	500	7.000.964	25.791	15	271 44	500	1935	4.756.301 (84)	1.295.362	4 0/0	460 à 570
. . . . . .	. . . .	. .	. .	. . . . . .	. . . .	. . .	. . .	. . .	. . .	2.473.167	. . . . .	? . .	430 à 585

(5) 7 avril 1857.	Corbeil à Montargis	88 kil.	
—	Montargis à Briare	48	
—	Briare à Nevers	89	
—	Moret à Montargis	51	
—	Roanne à Lyon par Tarare	80	
—	Embranchement de Vichy	10	366

Sections cédées par l'Orléans :

De Juvisy à Corbeil et de Nevers à Roanne. 178

Section cédée par le Grand-Central :

L'ancienne ligne Rhône-et-Loire 150
26 décembre 1855, Montbrison à Andrézieux 19

713 kil.

(6) Fusion des Compagnies :

Paris à Lyon (Bourbonnais) . . . . 713 kil.
Paris à Lyon 962
Lyon à la Méditerranée 624

A reporter 2,299

Report		2,299
Grand-Central pour les lignes suivantes :		
Saint-Germain à Clermont	65 kil.	
Clermont à Arvant	60	
Arvant à Saint-Etienne	173	298
		2,597 kil.
Concessions nouvelles :		
7 mars 1857. Raccordement du chemin de Lyon à Genève avec celui de la Méditerranée	5 kil.	
19 juin. Nevers et Moulins à la ligne de Dijon à Chalon	280	
— Châtillon à la ligne de Lyon	35	
— Salins à la frontière suisse	90	
— Montbéliard à Delle et Audincourt	22	
— Villeneuve-Saint-Georges à Juvisy	7	
24 juillet. Culoz à la frontière sarde	2	441
		3,038 kil.
(7) Alais à Beaucaire		72 kil.
(8) Alais à la Grand'Combe		17
(9) 18 octobre 1847. Saint-Chamas à Rognonas	67 kil.	
1er novem. 1847. — à Pas-des-Lanciers	30	
15 janvier 1848. Marseille —	18	115
(10) Rognonas à Avignon		5 kil.
(11) Fusion des Compagnies :		
Du Gard	89 kil.	
Montpellier à Cette	27	
Marseille à Avignon	120	
Montpellier à Nîmes	52	288
17 juillet 1852. Traversée du Rhône		6
		294 kil.
(12) Avignon à Valence		126 kil.
(13) Lyon à Valence		108
(14) 10 octobre 1856. Perrache à la Guillotière	1 kil.	
11 — Rognac à Aix	22	23
(15) 3 janvier 1849. Melun à Montereau	35 kil.	
12 août — Paris à Melun et Montereau à Tonnerre	162	
2 septemb. — Dijon à Chalon	68	265
(16) Tonnerre à Dijon		118 kil.
(17) Chalon à Vaise		125 kil.
(18) 25 juin 1855. — Dijon à Dôle	47 kil.	
11 août 1855. — La Roche à Auxerre	16	63
(19) 7 avril 1856. — Dôle à Besançon	45 kil.	
10 octob. 1856. — Vaise à Perrache	5	
10 nov. 1856. — Auxonne à Gray	34	84

(20) La section de Nevers à Saint-Germain, 103 kil., est comprise dans l'Orléans pour 1855.

(21) Fusion des Compagnies :

Bourbonnais	253 kil.	
Paris à Lyon.	655	
Lyon à la Méditerranée.	551	
Les lignes du Grand-Central	125	1,584 kil.
1er mai 1857. — Arvant à Brioude.	10 kil.	
16 — — Dôle à Salins	38	
6 juin — Raccordement de Givors	3	
73 — — Saint-Germain à la Palisse	17	68
		1,652 kil.

(22)

1er juin 1858. — Besançon à Belfort.	98 kil.	
7 — — La Palisse à Roanne.	47	
25 octob. — Marseille à Aubagne	17	162 kil.

22 juillet 1858. — Concession de la ligne de Moirans à Valence. . . . . 72 kil. Cette ligne avait été concédée à la Compagnie du Dauphiné et a été rétrocédée à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée par l'acte de fusion.

(23) Ce prêt a été remboursé avant la fusion.

(24)	Y compris	la dépense	faite par l'Etat de	38,673,093
(25)	—	—	—	39,592,231
(26)	—	—	—	39,937,210
(27)	—	—	—	39,976,678
(28)	—	—	—	13,868,016
(29)	—	—	—	14,423,953
(30)	—	—	—	14,452,196
(31)	—	—	—	14,498,893
(32)	—	—	—	14,699,017
(33)	—	—	—	14,706,410
(34)	—	—	—	14,709,157
(35)	—	—	—	54,903,313
(36)	—	—	—	55,183,596
(37)	—	—	—	81,935,558
(38)	—	—	—	103,685,925
(39)	—	—	—	125,171,000
(40)	—	—	—	98,350,737
(41)	—	—	—	102,350,737
(42)	—	—	—	167,011.597
(43)	—	—	—	53,011,592
(44)	—	—	—	53,011,597
(45)	—	—	—	61,046,964
(46)	—	—	—	61,046,964
(47)	—	—	—	61,046,964
(48)	—	—	—	36,401,000
(49)	—	—	—	36,401,000
(50)	—	—	—	228,618,964
(51)	—	—	—	230,618,964

(52) Non compris les dépenses faites par l'Etat. Les charges des deux réseaux sont :

Ancien réseau :	87,357	obligations 5 0/0	et remboursable à	1,250	fr.
	120,000	— 5 0/0	—	625	
	511,510	— 3 0/0	—	500	
Nouveau réseau :	102,614	— 5 0/0	—	625	
	869,345	— 3 0/0	—	500	

Remboursement du prêt de l'État de 4,000,000 fr.

(53) La Compagnie de la Méditerranée s'est engagée à payer les annuités suivantes, en représentation de lignes rachetées :

1° Pour le chemin de fer de la Grand'Combe et du Gard :

1,200,000 fr. pour la première année, cette annuité croissant de 50,000 fr. d'année en année jusqu'à 1,450,000 fr.

2° Pour le chemin de fer de Montpellier à Cette : 260,000 fr. par an ;

3° Pour le chemin de fer d'Avignon à Marseille :

600,000 fr. pour les cinq premières années ;
800,000 fr. pendant les sept années suivantes ;
1,000,000 fr. à partir de cette période ;

4° Pour le bail de fermage de la ligne de Montpellier à Nîmes : 25,000 fr. par an.

(Cette dernière ligne, construite par l'Etat, avait été donnée à bail à une Compagnie, laquelle jouit de la susdite annuité.)

Afin d'établir un type uniforme d'obligations, pour le service de ces annuités, la Compagnie a émis 182,333 obligations à 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr.

(54) Le rachat de la ligne de Dijon à Besançon a eu lieu moyennant l'échange de 25,000 actions de la Compagnie de Lyon, libérées de 250 fr. et d'une valeur nominale de 6,250,000 fr. contre les 33,200 actions émises par la Cie de Dijon à Besançon.

(55) La Compagnie de Lyon s'est engagée à remettre à celle des Salines, pour prix de rachat de la ligne :

16,000 obligations portant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr., de plus en espèces les sommes de 1,917,736 fr. et 381,524 fr.

(56) La réunion des Compagnies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée s'est faite dans les conditions suivantes :

Les actionnaires de la Compagnie de Paris à Lyon ont reçu 3 actions nouvelles contre 2 anciennes, soit	397,500 actions nouvelles.
Les actionnaires de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée ont reçu 4 nouvelles actions contre 2 anciennes, soit.	180,000 —
Ce qui fait. .	577,000 actions nouvelles
données en échange des anciennes actions des deux Compagnies.	
De plus à émettre. . . .	222,500 actions.
Ce qui porte le nombre d'actions de la nouvelle Cie à. .	800,000 actions

Sur les 222,500 actions nouvelles, il n'y a que 115,500 actions qui sont émises (le 1er juillet 1857).

L'émission de ces 115,500 actions a eu lieu au prix de 735 fr., sur lesquels étaient à verser 200 fr. en souscrivant ; 150 fr. le 1er novembre 1857 et 385 fr. le 1er janvier 1858. A partir de ce jour, les nouvelles actions sont admises au partage du dividende.

Les actionnaires des deux Compagnies avaient droit de souscrire aux actions nouvelles dans les proportions suivantes :

Une action de Paris à Lyon donne droit à trois dixièmes d'action nouvelle;

Une action de la Méditerranée donne droit à deux cinquièmes d'action nouvelle.

Comme prix de la rétrocession des lignes provenant du démembrement du Grand-Central (voir la note 6), ainsi que du tiers de la ligne du Bourbonnais appartenant au Grand-Central, la Compagnie nouvelle prend à sa charge : 1° 34 0/0 des actions et des obligations émises par le Grand-Central ; 2° le tiers des charges du chemin du Bourbonnais incombant au Grand-Central. Les actions de cette Compagnie seront remboursées par des obligations 3 0/0, à raison de 2 obligations 1/3 pour une action. Dans les charges à partager ne sont pas comprises les 44,200 obligations du Grand-Central représentant l'acquisition d'Aubin. Elles demeurent le fait propre et personnel de la Compagnie d'Orléans, qui devient ainsi propriétaire de ces établissements. La subvention de 78 millions de fr., accordée au Grand-Central, se partage en 72 millions de francs pour les lignes du Grand-Central attribuées à la Compagnie d'Orléans, et en 6 millions de francs pour la ligne d'Arvant à Saint-Etienne attribuée à la nouvelle Compagnie.

Le dernier tiers du Bourbonnais, appartenant à l'Orléans est abandonné à la nouvelle Compagnie moyennant une annuité provisoire de 1,100,000 fr. jusqu'à l'achèvement de la ligne directe de Paris à Nevers, et de 2 millions à partir de l'ouverture de cette ligne.

Enfin le traité de fusion conclu dès le mois de décembre entre la Compagnie de la Méditerranée et celle de Genève reste maintenu.

(57) Cet emprunt remplace celui de 30 millions que la Compagnie d'Avignon à Marseille a émis en 1850, et celui de 20 millions que la Compagnie de Lyon à Avignon était autorisée à émettre.

(58) Ces trois emprunts représentent la charge des chemins de fer du Rhône-et-Loire cédés par le Grand-Central.

(59) Cette ligne a été concédée à un syndicat formé de trois Compagnies de Paris à Lyon, d'Orléans et du Grand-Central.

La Compagnie du Bourbonnais n'a pas d'actions; tout son capital doit être formé par des emprunts. Les obligations sont garanties solidairement par les trois Compagnies formant le syndicat.

(60) Sur les 600,000 obligations dont la création a été autorisée par délibération de l'assemblée générale de 1857, il a été délivré aux actionnaires du Grand-Central . . . . 224,000 oblig.

Solde à délivrer à la Compagnie d'Orléans, pour la liquidation du Grand-Central.	26,936
A remettre à la Compagnie d'Orléans, pour prix du chemin de fer de Nevers à Roanne, aux termes des conventions faites entre cette Compagnie et la Société du Bourbonnais	65,200
Total.	316,136
Reste disponible.	283,864
	600,000

(61) Suivant la note 60, le nombre des obligations à remettre à la Compagnie d'Orléans était de . . . . 92,136 oblig.

Sur lesquelles ont été remises.	81,229
	10,907

Reste à remettre à la Compagnie d'Orléans	10,907
Le nombre des obligations restées disponibles en 1857, était de . .	283,864
	294,771
Sur ces obligations ont été émises en 1858.	158,466
Le nombre des obligations disponibles pour 1859 est donc de. . .	136,305
Et la quantité totale des obligations émises est de	463,695
Formant l'ensemble de l'emprunt autorisé de.	600,000

D'après les détails donnés, la charge de la Compagnie, résultant des divers emprunts contractés, se composait le 31 décembre 1858 :

De 1,380,858 obligations	3 0/0	remboursables	à.	500 fr.
222,614 —	5 0/0	—	à.	625
80,000 —	5 0/0	—	à.	1,250

(62) Les recettes de l'ancien réseau se sont élevées à.	76,610,255 fr.
Les dépenses d'exploitation à.	30,345,216
Recettes nettes.	46,265,039
Les recettes du nouveau réseau se sont élevées à.	13,679,470 fr.
Les dépenses d'exploitation à	7,206,912
Recettes nettes	6,472,558

(63) Les recettes de l'ancien réseau, déduction faite de l'impôt, se sont élevées à. . . . . 79,078,980 fr. 51 c.

Et les dépenses à.	31,012,599	04
Recettes nettes.. . . .	48,066,381	47
Le solde du compte placements de fonds est de	4,028,385 fr.	30 c.
Total général des produits disponibles pour l'exercice.	52,094,766	77

Les charges afférentes à l'exercice 1858 s'élèvent en totalité à la somme de 16,929,719 fr., savoir :

Intérêts des obligations 3 et 5 0/0 P. L. 7,750,000 fr. » c.
Intérêts des obligations 3 et 5 0/0 L.L. M. 6,792,455 »

Amortissement des emprunts :

P. L.	867,377 fr.	94 c.				
L.L. M.	423,374	12	1,290,752	06		
Impôt du timbre			401,297	40		
Frais généraux.			532,001	56		
Caisse des retraites.			163,212	98	16,929,719	»
La différence est de.					35,165,047	77
A porter à la réserve, 3 0/0 de cette somme.					1,054,951	43
Reste disponible.					34,110,096	34
Solde de l'exercice précédent					193,518	03
Total à distribuer.					34,303,614	37

Dépenses d'établissement au 31 décembre 1858.

ANCIEN RÉSEAU.

Lignes en exploitation.

	Jusqu'au 31 décembre 1857.	En 1858.	Total.
Frais d'installation et dépenses de l'administration centrale.	2,000,405 25	298,372 67	2,928,777 92
Hôtel de la rue de la Chaussée-d'Antin.	1,872,000 »	497,721 21	2,369,721 21
Immeuble rue Coq-Héron	»	225,000 »	225,000 »
Paris à Lyon : prix d'acquisition .	114,000,000 »	»	114,000,000 »
Id. travaux.	85,193,641 59	3,731,358 56	88,915,000 15
Lyon à Marseille	107,412,995 88	2,153,889 27	109,566,885 15
Ligne de la rive droite du Rhône .	5,837,836 08	2,569,983 60	8,407,819 68
Embranchement d'Auxerre. . . .	4,218,220 92	130,758 47	4,348,979 39
Dijon à Belfort et embranchements de Gray et Salins	63,902,276 78	5,532,756 88	69,435,033 66
Embranchement d'Aix	6,869,660 60	159,844 06	7,029,504 89
Chemin de Ceinture.	1,320,000 »	20,000 »	1,340,000 »
Lignes en construction.			
Marseille à Toulon.	28,812,544 79	17,148,318 95	45,960,863 74
Raccordement avec la ligne de Genève.	»	1,216,222 22	1,216,222 22
Etudes (Dôle à Bourg et à Chalon).	289,299 58	84,854 85	374,154 43
Matériel.	63,013,690 91	9,679,605 56	72,693,296 47
	484,742,572 38	43,438,686 33	528,181,258 71
Approvisionnements (reportés au fonds de roulement)	6,169,686 48	»	»
	490,912,258 76	»	»
NOUVEAU RÉSEAU.			
Paris à Lyon par le Bourbonnais.	194,296,069 68	44,907,966 28	239,204,035 96
Lignes provenant du Grand-Central	75,849,610 83	12,211,173 66	88,069,784 49
Etudes	165,298 24	490,889 99	656,188 23
Subvention (réseau pyrénéen). . .	»	2,000,000 »	2,000,000 »
Frais généraux de la Société . . .	»	343,141 86	343,141 86
	270,310,978 75	59.953,172 89	330,264,150 54

Exploitation. — Compte général de l'exercice 1858.

DÉPENSES.

Frais généraux de l'exploitation.

Direction, secrétariat, contrôle, caisse, comptabilité, etc.	313,383 20
Surveillance administrative.	150,465 »
A reporter.	463,848 20

Report	403,848 20	
Contributions directes	270,524 33	
Indemnités, imprimés, secours et dépenses diverses.	423,140 02	
Impôt du 10ᵉ sur les transports à grande vitesse	4,391,962 97	5,949,475 52
Mouvement et service commercial.		
Personnel du mouvement, des gares et des trains	7,098,721 53	
Personnel du service commercial, du factage et du camionnage	1,117,716 14	
Eclairage, chauffage, entretien du mobilier, imprimés, location de chevaux, etc.	3,474,384 58	
Subventions aux omnibus et correspondances	1,108,957 91	
Indemnité pour pertes et avaries	456,999 53	
Assurances contre l'incendie	153,142 89	13,409,922 58
Matériel et traction.		
Personnel et dépenses générales de la traction	2,977,961 25	
Combustibles	4,222,131 13	
Entretien et renouvellement des machines et tenders.	3,118,538 41	
Entretien et renouvellement des voitures et wagons.	2,749,026, 95	13,067,657 74
Surveillance et entretien de la voie.		
Personnel et bureaux	384,178 02	
Piqueurs, surveillants et gardes	1,321,498 39	
Ouvriers pour l'entretien des voies	1,655,973 65	
Terrassements, bâtiments, matériaux et renouvellement des voies, etc	2,431,015 14	5,792,665 20
Total des dépenses		38,219,721 04
Total des produits nets		48,066,381 47
Total égal à celui des produits bruts		86,286,102 51

RECETTES.

***Grande vitesse* (y compris l'impôt du 10ᵉ).**		
Voyageurs	32,980,200 98	
Excédants de bagages et chiens	1,207,881 95	
Marchandises, finances, voitures et chevaux	6,842,700 44	41,030,783 37
Petite vitesse.		
Marchandises et houilles	42,411,629 92	
Voitures, chevaux et bestiaux	865,803 88	
Magasinages	171,179 37	43,448,613 17
Recettes diverses.		
Factage, camionnage et produits du chemin de Ceinture	1,385,512 14	
Produits divers	105,928 77	
Produits du domaine	315,265 06	1,806,705 97
Total des recettes		86,286,102 51

Compte général au 31 décembre 1858.

ACTIF.

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT. — ANCIEN RÉSEAU.

Frais d'installation et dépenses de l'administration centrale	2,298,777 92	
Acquisitions de l'hôtel de la rue de la Chaussée-d'Antin et de l'immeuble de la rue Coq-Héron	2,594,721 21	4,893,499 13

Lignes en exploitation.

Paris à Lyon	202,915,000 15	
Lyon à Marseille	150,627,553 42	
Lignes de la rive droite du Rhône	41,104,037 16	
Embranchement d'Auxerre	4,348,979 39	
Dijon à Besançon et Belfort, embranchements de Gray et Salins	69,435,033 66	
Embranchement d'Aix	7,029,504 69	
Chemin de Ceinture	1,340,000 »	476,800.108 47

Matériel.

Section Nord	36,893,378 29	
Section Sud	46,151,994 78	83,045,373 07

Lignes en construction.

Chalon à Dôle et Jura	374,154 43	
Marseille à Toulon	45,960,863 74	
Raccordement à Lyon avec la ligne de Lyon à Genève	1,216,222 22	47,551,240 39

COMPTE D'ÉTABLISSEMENT. — NOUVEAU RÉSEAU.

Concessions de 1857.

Bourbonnais	239,204,035 96	
Lignes provenant du Grand-Central	88,060,784 49	
Lignes nouvelles (études)	656,188 23	
Subvention du chemin de fer des Pyrénées	2,000,000 »	
Frais généraux de la Société	343,141 86	330,264,150 54

Approvisionnements.

Divers		12,508,545 25

Capital à réaliser.

Versements arriérés	31,650 »	
Versements sur actions nouvelles	2,467,925 »	
Subventions à réaliser	11,062,307 08	13,561,882 08
A reporter		968,624,798 93

Report.		968,624,798 93
***Exécution du traité avec l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon** (concession de 1846).*		
Versement pour compte des éventualités		4,582,885 38
Débiteurs divers.		
Compagnie de Lyon à Genève, son compte d'avances	11,950,248 64	
Exploitation, son compte général.	2,272,880 19	
Sous-Comptoir des chemins de fer	938,500 »	
Compagnie des chemins de fer du Gard	2,050,108 81	
Société des mines de la Grand'Combe.	337,452 36	
Rhône-et-Loire, compte de liquidation	1,505,544 69	
Divers débiteurs.	3,362,353 30	22,417,096 99
Caisse et portefeuille.		
Trésor public	3,980,331 02	
Caisses diverses.	2,901,443 92	
Banque de France.	6,008,031 22	
Portefeuille	3,197,514 77	16,087,320 93
		1,011,712,102 23

PASSIF.

Fonds social et subventions.		
Actions anciennes P. L.	132,500,000 »	
— L. L. M.	45,000,000 »	
Prime réalisée sur les actions remises à la Compagnie de Dijon.	5,370,000 »	
Actions nouvelles	84,892,500 »	
Primes sur lesdites	190,193 28	
Subventions diverses (ancien réseau)	80,000,000 »	347,952,693,28
EMPRUNTS.		
Ancien réseau.		
Paris à Lyon, 5 0/0.	83,968,170 85	
— 3 0/0.	71,359,074 43	
Emprunt de 60 millions, 5 0/0, L. L. M.	55,171,234 97	
Obligations 3 0/0 (émission de 1852), L. L. M. Rachat des lignes d'Avignon à Marseille et de la rive droite du Rhône.	54,835,000 »	
Soulte de conversion des obligations de rachat . .	3,629,055 48	
Emprunt 3 0/0 (émission de 1855), L. L. M.. .	23,146,480 »	
Obligations de Lyon à Avignon, non converties. .	102,000 »	
— de Marseille à Avignon, non converties	7,356,730 »	299,567,745 73
Nouveau réseau.		
Bourbonnais.	61,272,404 85	
Rhône-et-Loire, 5 0/0	51,307,000 »	
A reporter.	112,579,404 85	647,520,439 01

Report		112,579,404 85	647,520,439 01
Rhône-et-Loire, 3 0/0		19,092,000 »	
Grand-Central, 3 0/0		37,500,000 »	
Prêt de l'Etat à la Comp. d'Andrézieux à Roanne		4,000,000 »	
463,695 obligations 3 0/0, P. L. M.		135,328,961 08	
		308,501,265 93	
Subvention pour Arvant et Saint-Etienne		6,000,000 »	314,501,265 93
Amortissements divers.			
Section Nord		117,146 52	
Section Sud.		608,853 51	
			726,000 03
Créditeurs divers.			
Cautionnements et retenues.		2,257,378 30	
Mandats à solder à divers entrepreneurs.		1,914,956 05	
Mandats ordonnancés et non payés		3,534,688 33	
Éventualités Lyon à Avignon (1846).		100,061 62	
Compagnie d'Orléans.		1,236,555 82	
Divers créditeurs		3,942,423 77	12,986,063 89
Intérêts et dividendes échus et arriérés à payer.			
Actions.		876,986 »	
Obligations		10,554,314 »	11,431,300 »
Compte de réserves.			
Fonds de réserve.		3,679,025 99	
Fonds de subvention de la caisse des retraites . .		424,393 01	4,103,419 »
Liquidation de l'exercice 1858.—Solde créditeur.			
Bénéfice disponible	34,303,614 37	»	
A-compte de 20 fr. distribué au 1er novembre.	13,860,000 »	»	20,443,614 37
			1,011,712,102 23

(64) Lyon à Bourg. . . . . 75 kil.

(65) 7 mai. Ambérieux à Seyssel. . . . . 65 kil.
6 juin. Bourg à la Saône. . . . . 34 —
20 juillet. La Saône à Mâcon. . . . . 2 — 101 —

(66) Seyssel à Genève. . . . . 54 —

(67) Y compris les subventions françaises et suisses de 17,000,000 fr.

(68) Traité de fusion avec la Compagnie de Lyon à la Méditerranée (voir les actes officiels.)

(69) Emprunt en compte courant à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, en vertu de l'art. 8 du traité de fusion.

(70) **Compte général au 31 décembre 1858.**

ACTIF.

Compte d'établissement.			
Ligne de Lyon à Genève.		90,247,164 49	
Embranchement de Versoix.		2,744,984 44	
Matériel en service et en approvisionnement. . .		8,725,190 33	
Frais généraux de la Société.		1,357,584 01	103,074,923 27
Capital à réaliser.			
Versements en retard sur les actions et obligations :			
Actions.	206,250 »		
Obligations.	17,100 »	223,350 »	
Subvention du canton de Genève.		666,650 »	890,000 »
Débiteurs divers.			
Compagnie de Lyon à la Méditerranée		223,784 42	
Contribution au Sous-Comptoir des chemins de fer.		85,671 »	
— à la Conférence des chemins de fer.		4,000 »	
Syndicat des chemins de fer.		7,659 65	
Ville de Genève		16,721 53	
Débiteurs divers.		192,386 99	
Exploitation. — Son compte général.		2,397,092 77	2,927,317 36
Cautionnements.			
A Genève..			50,000 »
Portefeuille.			
Rentes 4 0/0 du gouvernement du canton de Genève		1,333,350 »	
Effets à recevoir.		20,706 30	1,354,056 30
Caisses d'avances.			
Avances pour les acquisitions de terrains à régulariser.			819,812 51
Liquidation des exercices.			
Solde à porter à nouveau..			7,517,597 04
Total.			116,633,706 48

PASSIF.

Fonds social et subventions.		
80,000 actions de 500 francs.	40,000,000 »	
Subvention du gouvernement français.	15,000,000 »	
— du canton de Genève.	2,000,000 »	57,000,000 »
A reporter.		57,000,000 »

Report		57,000,000 »
Emprunts.		
1er emprunt 3 0/0, 87,719 obligations	24,999,915 »	
2e emprunt — 54,545 —	14,533,498 24	
Emprunt en compte courant à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.	11,950,248 64	51,483,661 88
Amortissement des emprunts.		
Solde de l'amortissement à reporter à nouveau . .	354 53	
Obligations amorties à rembourser.	146,000 »	146,354 53
Dépenses à régler.		
Compte courant des entrepreneurs.	597,971 43	
Compte de retenue	1,066,908 42	
Compte de garantie	33,936 85	
Mandats ordonnancés et non payés.	2,351,491 93	4,050,368 63
Intérêts échus ou arriérés à payer.		
Sur les actions.	854,966 »	
Sur les obligations	1,078,845 »	1,933,811 »
Traversée de Lyon.		
Somme reçue de la Méditerranée pour sa quote-part dans les travaux de raccordement des deux lignes à Lyon, à répartir.		1,000,000 »
Créditeurs divers.		
Chemin de fer de Lausanne à Fribourg.	980,000 »	
Divers créditeurs.	39,510 44	1,019,510 44
Total.		116,633,706 48

(71) Saint-Rambert à Rives.	56 kil.
(72) Rives à Piquepierre..	34 »
(73) 27 juin. Lyon à Bourgoin..	42 »
7 juillet 1858. Raccordement à la gare de Grenoble	2 »
	44 »
(74) Y compris la dépense faite par l'État de.	4,200,000
(75) — — —	5,600,000

et des avances faites par la Société du Crédit mobilier, s'élevant à 11,564,550 fr.

La subvention totale est de 7 millions de francs.

(76) Les anciennes actions libérées de 300 fr. ont été échangées contre de nouvelles, libérées de 250 fr., à raison de 5 pour 6.

(77) 30,000 actions étant restées à la souche, la Compagnie a résolu dans l'assemblée extraordinaire du 15 décembre 1858 de n'émettre en tout que 35,000 actions de 500 fr. en échangeant les titres libérés de 250 fr. contre de nouveaux titres à raison de deux pour un. Cet échange a eu lieu à partir du 16 août 1859. Le reste du capital nécessaire pour la construction de la ligne, soit 32,500,000 fr., sera créé par voie d'emprunt.

(78) La Compagnie, dans l'assemblée extraordinaire du 15 décembre 1858, a approuvé le traité de fusion avec celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée. (Voir les actes officiels.)

(79) 3 août 1859. Toulon à la frontière d'Italie et embranchement sur Draguignan . . . . 151 kil.
Embranchement de Privas et de Brest . . . . 38 — 189 kil.

Ces 189 kil. portent l'étendue du nouveau réseau à 1,695 kil.

(80) 3 mai 1859. Aubagne à Toulon 47
7 mai 1859. Embranchement de Joliette. 3
24 mai 1859. Saint-Étienne à Firminy . . . . 12 — 62

(81) La recette kilométrique des onze premiers mois de 1859 s'est élevée à 57,712 fr., tandis que pour l'époque correspondante de 1858, elle n'a été que de 47,882 fr.

(82) 1er juin 1859. Saint-Clair au Brotteaux.. . . . . 3 kil.

(83) La recette kilométrique des onze premiers mois de 1859 s'est élevée à 27,394 fr.; pour l'époque correspondante de 1858, elle n'a été que de 19,462 fr.

(84) La recette kilométrique des onze premiers mois de 1859 s'est élevée à 18,456 fr.; pour l'époque correspondante de 1858, elle n'a été que de 11,910 fr.

Voici les numéros des obligations amorties par les tirages au sort en 1857, 1858 et 1859.

Tirage au sort du 6 novembre 1856. — 120 obligations de la Compagnie du Bourbonnais (Andrézieux et Roanne), remboursables à 500 fr. à partir du 1er avril 1857.

Pour le 1er ordre,	1,441 à 1,460	20	
	3,081 à 3,100	20	
	3,361 à 3,380	20	
	3,901 à 3,920	20	80
Pour le 2e ordre,	541 à 560	20	
	1,341 à 1,360	20	40

Tirage au sort du 4 décembre 1856. — Les obligations dont les numéros suivent sont remboursables à partir du 1er janvier 1857.

720 obligations du Bourbonnais, remboursables à 500 fr.

1re série, de 47,882 à 48,061	180	obligations.
2e série, de 147,882 à 148,061	180	—
3e série, de 247,882 à 248,061	180	—
4e série, de 347,882 à 348,061	180	—
Ensemble,	720	

245 Obligations de Rhône-et-Loire.

1re série, de 82,910 à 83,006	97 obligations	remboursables à	625 fr.
2e série, de 53,288 à 53,405	148 —	—	500

115 obligations de Saint-Etienne à Lyon, remboursables à 1,250 fr. — Emprunts réunis.

De 43 à 70	28	obligations.
De 6,687 à 6,714	28	—
De 6,911 à 6,934	14	—
De 7,045 à 7,079	35	—
Ensemble,	115	

28 obligations de Saint-Etienne à Lyon, remboursables à 1,250 fr. — Emprunt 1850.

1re série, de 1,039 à 1,045	7	obligations.
2e série, de 4,419 à 4,425	7	—
3e série, de 6,685 à 6,691	7	—
4e série, de 9,280 à 9,286	7	—
Ensemble,	28	

10 obligations de Saint-Etienne à la Loire, remboursables à 1,000 fr. — Emprunt 1843.

10 obligations numérotées : 3, 27, 56, 61, 78, 133, 247, 250, 278, 286.

14 obligations de Saint-Etienne à la Loire, remboursables à 1,000 fr. — Emprunt 1847.

14 obligations numérotées : 68, 88, 225, 240, 330, 385, 418, 419, 490, 494, 532, 538, 558, 596.

Tirage au sort du 18 décembre 1856. — 503 obligations de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon, remboursables à 1,250 francs à partir du 2 janvier 1857.

49	1.099	2.366	3.735	5.411	6.729	8.361	10.031	11.157	12.434
82	1.157	2.383	3.782	5.587	6.767	8.413	10.053	11.182	12.552
138	1.206	2.487	3.829	5.609	6.811	8.501	10.063	11.211	12.577
155	1.255	2.510	3.872	5.704	7.097	8.598	10.089	11.219	12.633
233	1.339	2.528	3.897	5.782	7.105	8.633	10.264	11.236	12.660
371	1.368	2.635	4.311	5.851	7.156	8.650	10.330	11.296	12.703
391	1.461	2.688	4.375	5.958	7.162	8.656	10.337	11.316	12.749
432	1.488	2.708	4.402	5.976	7.213	8.690	10.355	11.369	12.861
455	1.621	2.759	4.571	6.029	7.270	8.773	10.384	11.416	12.868
485	1.633	2.778	4.588	6.055	7.274	8.936	10.421	11.465	12.885
588	1.711	2.821	4.765	6.132	7.539	9.022	10.429	11.542	12.935
614	1.839	2.925	4.782	6.157	7.581	9.030	10.437	11.561	12.937
636	1.848	3.011	4.845	6.253	7.640	9.253	10.562	11.653	12.970
638	1.850	3.028	4.874	6.261	7.658	8.259	10.645	11.895	13.071
703	1.870	3.066	4.892	6.330	7.704	9.305	10.727	11.917	13.098
929	1.898	3.107	4.919	6.365	7.726	9.401	10.737	11.990	13.240
933	1.945	3.183	5.050	6.478	7.816	9.545	10.757	12.077	13.393
956	1.993	3.194	5.064	6.467	8.074	9.549	10.779	12.168	13.488
970	2.184	3.228	5.198	6.502	8.113	9.847	10.834	12.183	13.542
989	2.293	3.372	5.249	6.549	8.203	9.882	10.888	12.243	13.606
1.000	2.305	3.440	5.302	6.564	8.245	9.966	10.919	12.265	13.633
1.009	2.307	3.540	5.323	6.583	8.305	9.976	10.944	12.348	13.785
1,033	2.322	3.584	5.377	6.674	8.336	10.024	11.122	12.428	13.841

Tirage au sort du 18 décembre 1856. — *(Suite.)*

13.843	15.708	16.632	18.072	19.635	21.479	23.063	25.845	26.732	28.794
13.893	15.717	16.656	18.089	19.743	21.539	23.388	25.061	26.775	28.865
13.936	15.741	16.666	18.118	19.782	21.617	23.400	25.152	26.838	28.972
13.948	15.771	16.677	18.121	19.794	21.679	23.405	25.203	26.915	29.039
14.003	15.792	16.758	18.157	19.795	21.756	23.496	25.323	26.932	29.080
14.065	15.832	16.880	18.171	19.969	21.793	23.534	25.045	26.943	29.089
14.068	15.899	16.895	18.221	20.025	21.818	23.541	25.491	26.952	29.113
14.407	15.920	16.898	18.391	20.095	21.856	23.626	25.569	27.074	29.345
14.442	15.922	16.931	18.394	20.157	21.860	23.693	25.620	27.222	29.418
14.474	15.928	16.990	18.407	20.271	21.873	23.725	25.662	27.313	29.488
14.582	15.952	17.012	18.450	20.311	21.902	23.761	25.664	27.526	29.551
14.616	16.000	17.060	18.483	20.314	21.970	23.978	25.734	27.660	29.561
14.797	16.009	17.072	18.885	20.472	22.081	24.032	25.752	27.889	29.587
14.922	16.012	17.124	18.920	20.492	22.120	24.221	25.800	27.916	29.677
14.926	16.045	17.208	18.929	20.721	22.337	24.310	25.830	27.955	29.687
14.969	16.050	17.249	18.937	20.865	22.555	24.324	25.851	27.976	29.697
15.016	16.125	17.274	19.024	20.882	22.683	24.328	26.152	28.018	29.703
15.104	16.197	17.364	19.057	20.893	22.727	24.370	26.246	28.110	29.901
15.127	16.256	17.501	19.194	20.907	22.759	24.407	26.313	28.153	29.930
15.148	16.259	17.520	19.232	20.913	22.781	24.548	26.315	28.174	29.967
15.187	16.290	17.529	19.255	21.000	22.783	24.561	26.363	28.286	29.994
15.227	16.297	17.572	19.263	21.066	22.787	24.566	26.364	28.298	
15.281	16.299	17.702	19.280	21.099	22.824	24.580	26.429	28.355	
15.283	16.318	17.714	19.386	21.278	22.860	24.715	26.457	28.404	
15.285	16.385	17.744	19.430	21.304	22.915	24.747	26.575	28.503	
15.313	16.446	17.761	19.553	21.345	22.945	24.839	26.667	28.510	
15.455	16.602	17.947	19.568	21.361	22.956	24.911	26.675	28.732	
15.538	16.603	17.981	19.583	21.393	22.985	24.953	26.702	28.746	

Tirage au sort du 19 mars 1857. — 350 obligations remboursables à 500 fr. à partir du 1[er] avril 1857.

Série 826. Du n° 82,501 au n° 82,600	100 obligations.
— 438. Du n° 43,701 au n° 43,775	75 —
Soit pour la première émission...	175 obligations.
Série 1,075. Du n° 107,401 au n° 107,500	100 obligations.
— 1,356. Du n° 135,501 au n° 135,575	75 —
Soit, pour la deuxième émission...	175 obligations.

Tirage au sort du 26 mars 1857. — 361 obligations remboursables à 625 fr. à partir du 5 avril 1857. 326 obligations de la Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

N°s 39,001 à 39,100	100	obligations.
70,301 à 70,400	100	—
77,901 à 78,000	100	—
12,707 à 12,732	26	—
Total..	326	obligations.

35 obligations des 40,000 créées en échange de 40,000 actions de l'ancienne Compagnie de Marseille à Avignon.

N° 24,242 à 24,276.

Tirage au sort du 28 mai 1857. — 157 obligations remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er juillet 1857.

N° 5,854 à 5,970.

Tirage au sort du 29 septembre 1857. — 545 obligations de la Compagnie de Paris à Lyon, remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er octobre 1857.

Séries	3	201 à 245	45
	48	4,701 à 4,800	100
	123	12,201 à 12,300	100
	334	33,301 à 33,400	100
	368	36,701 à 36,800	100
	400	39,901 à 40,000	100
		Total...	545

Tirageau sort du 4 novembre 1857.— 120 obligations de la Compagnie du Bourbonnais (Andrézieux et Roanne), remboursables à 500 fr. à partir du 1er avril 1858.

Pour le premier ordre, de	1,581 à 1,600	20
—	581 à 600	20
—	3,521 à 3,540	20
—	3,141 à 3,160	20
	Total...	80
Pour le deuxième ordre, de	1,181 à 1,200	20
—	1,241 à 1,260	20
	Total...	40

Tirage au sort du 2 décembre 1857.—Les obligations dont les numéros suivent sont remboursables à partir du 1er janvier 1858.

Obligations du Bourbonnais remboursables à 500 fr.

Première série de		77,290 à 77,475	186
Deuxième	—	177,290 à 177,475	186
Troisième	—	277,290 à 277,475	186
Quatrième	—	377,290 à 377,475	186
		Ensemble...	744

Obligations du Rhône-et-Loire.

Première série, remboursables à 625 fr., de 68,133 à 68,233. — 101 ;
Deuxième série, remboursables à 500 fr., de 23,107 à 23,228. — 122.

Obligations de Saint-Étienne à Lyon.

(Emprunts réunis), remboursables à 1,250 fr.

De 1,627 à 1,704	78
De 2,148 à 2,188	41
Ensemble...	119

(Emprunt 1850), remboursables à 1,250 fr.

Première	série de	345 à 351		7
Deuxième	—	4,148 à 4,154		7
Troisième	—	7,015 à 7,021		7
Quatrième	—	9,953 à 9,959		7
			Ensemble...	28

Obligations de Saint-Étienne à la Loire.

(Emprunt 1843), remboursables à 1,000 fr.

10 obligations numérotées : 16—18—52—65—71—94—107—109—168—170.

(Emprunt 1847), remboursables à 1,000 fr.

14 obligations numérotées : 32—33—92—171—175—286—290—303—345—401—474—529—609—615.

Tirage au sort du 10 décembre 1857. — 820 obligations remboursables à 1,250 fr. à partir du 2 janvier 1858.

Obligations de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

1er TIRAGE. — 143 OBLIGATIONS.

Nos	5,914 à 5,960 —	47	obligations.
	15,914 à 15,060 —	48	—
	25,914 à 25,961 —	48	—
		143	—

2e TIRAGE. — 150 OBLIGATIONS.

Nos	2,489 à 2,538 —	50	obligations.
	12,849 à 12,538 —	50	—
	22,489 à 22,538 —	50	—
		150	—

Obligations de l'emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

3e TIRAGE. — 527 OBLIGATIONS.

Numéros des obligations :

5,585 à 5,586	5,588 à 5,601	5,603 à 5,608	5,610 à 5,615
5,617 à 5,622	5,624 à 5,690	5,652 à 5,659	5,661 à 5,692
5,694 à 5,703	5,705 à 5,730	5,732 à 5,738	5,740 à 5,755
5,757 à 5,772	15,586 à 15,595	15,597 à 15,623	15,625 à 15,632
15,634 à 15,643	15,645 à 15,646	15,648 à 15,669	15,671 à 15,680
15,682 à 15,689	15,691 à 15,692	15,695 à 15,707	15,709 à 15,716
15,718 à 15,727	15,730 à 15,732	15,735 à 15,736	15,738 à 15,740
15,742 à 15,754	15,756 à 15,770	15,772 à 15,773	15,775 à 15,777
15,779 à 15,782	25,585 à 25,596	25,598 à 25,619	25,621 à 25,627
25,629	25,631 à 25,661	25,663	25,665 à 25,677
25,679 à 25,686	25,688 à 25,697	25,699 à 25,701	25,703
25,705 à 25,708	25,710 à 25,714	25,716 à 25,719	25,721 à 25,732
25,735 à 25,746	25,748 à 25,751	25,753 à 25,769	25,761 à 25,779

Tirage au sort du 25 mars 1858. — Les obligations dont les numéros suivent sont remboursables à 625 fr. à partir du 1er avril 1858.

Obligations 5 0/0 de l'emprunt de 60 millions de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée :

3e TIRAGE. — 343 OBLIGATIONS.

Nos 90,101	à 90,200.	—	100	obligations.
36,001	à 36,100.	—	100	—
15,201	à 15,300.	—	100	—
8,701	à 8,713.	—	13	—
8,771	à 8,800.	—	30	—
	Ensemble,		343	—

Obligations créées en représentation des 40,000 actions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille (obligations 4 0/0):

3e TIRAGE. — 36 OBLIGATIONS.

Nos 20,059 à 20,094. — 36 obligations.

Tirage au sort du 30 mars 1858. — 540 obligations de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, remboursables à 500 fr. à partir du 1er avril 1858.

Série 453.	De 45,201	à 45,300,	100	obligations.
— 524	52,301	52,380,	80	—
Soit pour la 1re émission,			180	—
— 1387	138,601	138,700,	100	—
— 1100	109,901	109,980,	80	—
Soit, pour la 2e émission,			180	—
— 2801	280,001	280,100,	100	—
— 2019	201,801	201,880,	80	—
Soit, pour la 3e émission,			180	—

Tirage au sort du 27 mai 1858. — 122 obligations des emprunts réunis de l'ancienne Compagnie de Saint-Étienne à Lyon, remboursables à 1,250 francs à partir du 1er juillet 1858.

Nos 5,396	à 5,494	— 99	obligations.
5,560	à 5,582	— 23	—
		122	—

Tirage au sort du 18 juin 1858.— 478 obligations remboursables à 500 fr. à partir du 1er juillet 1858.

Obligations 3 0/0 de l'émission de 1852, de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée.

3e TIRAGE. — 329 OBLIGATIONS.

Nos 41,401	à 41,500	100	obligations.
161,901	à 162,000	100	—
100,401	à 100,500	100	—
94,082	à 94,100	19	—
9 ,001	à 94,010	10	—
		329	obligations.

Obligations à 3 0/0 de l'émission de 1855.

3e TIRAGE. — 149 OBLIGATIONS.

Nos 76,901 à 77,000	100 obligations.
45,263 à 45,300	38 —
45,201 à 45,211	11 —
	149 obligations.

Tirage au sort du 16 septembre 1858. — 567 obligations de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er octobre 1858.

Série.	Obligations.
1e — No 60	5,901 à 6,000 — 100
2e — No 340	33,901 à 34,000 — 100
3e — No 16	1,501 à 1,600 — 100
4e — No 159	15,801 à 15,900 — 100
5e — No 686	68,500 à 68,600 — 100
6e — No 568	56,701 à 56,767 — 67
	Total. . . 567

Tirage au sort du 4 novembre 1858. — 120 obligations de la Compagnie du Bourbonnais (Andrézieux à Roanne), remboursables à 500 fr. à partir du 1er avril 1859.

Premier ordre.	161 à 180	20	obligations.
	2,601 à 2,620	20	—
	2,741 à 2,760	29	—
	3,601 à 3,620	20	—
	Total.	80	—
Deuxième ordre.	141 à 160	20	obligations.
	1,681 à 1,700	20	—
	Total.	40	—

Tirage au sort du 2 décembre 1858. — Les obligations dont les numéros suivent sont remboursables à partir du 1er janvier 1859.

Obligations du Bourbonnais et du Grand-Central.

Emprunts 1853-1854 (remboursables à 500 fr.)

Première série. —	21,630 à 21,729	100
—	31,145 à 31,235	91
Deuxième série. —	122,240 à 122,339	100
—	161,872 à 161,962	91
Troisième série. —	286,394 à 286,493	100
—	295,508 à 295,598	91
Quatrième série. —	344,916 à 345,019	100
—	344,540 à 344,630	91
	Total..	764

Obligations de Rhône-et-Loire.

Première série (remboursables à 625 fr.).

15,640 à 15,739	100
90,988 à 90,992	5
Total..	105

Deuxième série (remboursables à 500 fr.).

36,403 à 36,502	100
20,473 à 20,497	25
Total..	125

Obligations de Saint-Étienne à Lyon.

Emprunts réunis (remboursables à 1,250 fr.).

1.516 à 1.615	100
4.653 à 4.676	24
Total..	124

Emprunt de 1850 (remboursables à 1,250 fr.).

Première série.	— 949 à 955	7
Deuxième série.	— 4.445 à 4.451	7
Troisième série.	— 5.545 à 5.551	7
Quatrième série.	— 8.175 à 8.181	7
	Total..	28

Obligations de Saint-Étienne à la Loire.

Emprunt de 1843 (remboursable à 1,000 francs).

10 obligations numérotées 46, 121, 267, 20, 82, 43, 51, 177, 81, 54.

Emprunt de 1847 (remboursables à 1,000 francs).

15 obligations numérotées 41, 603, 226, 282, 141, 501, 119, 466, 428, 378, 594, 595, 137, 152, 36.

Tirage du 16 décembre 1858. — Les 712 obligations dont les numéros suivent sont remboursables à 1,250 fr. à partir du 3 janvier 1859.

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie de Lyon à Avignon.

3e tirage. — 158 obligations.

11.555 à 11.654	— 100 obligations.
17.134 à 17.191	— 58 —
Total.....	158 obligations.

14

Emprunt de 30 millions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille.

9[e] tirage. — 554 obligations.

Nos des obligat.	Nomb.	Nos des obligat.	Nomb.	Nos des obligat.	Nomb.
2.568 à 2.569	2				
2.571 à 2.576	6	2.995	1	10.013 à 10.016	4
2.578 à 2.605	28	3.625 à 3.631	7	10.018 à 10.022	5
2.608 à 2.629	22	3.633 à 3.638	6	10.025 à 10.030	6
2.631	1	3.640	1	10.032 à 10.046	15
2.633 à 2.634	2	3.642 à 3.659	18	10.048 à 10.052	5
2.636 à 2.640	5	3.661	1	10.054	1
2.642 à 2.656	15	3.663 à 3.674	12	10.056 à 10.062	7
2.658 à 2.662	5	3.676 à 3.679	4	10.065 à 10.067	3
2.664 à 2.669	6	3.681 à 3.685	5	10.069 à 10.076	8
2.671 à 2.678	8	4.155 à 4.169	15	10.079 à 10.082	4
2.883 à 2.887	5	4.171 à 4.174	4	10.084 à 10.087	4
2.889 à 2.899	11	4.176 à 4.177	2	10.090 à 10.099	10
2.901 à 2.902	2	4.179 à 4.194	16	21.899 à 21.901	3
2.904 à 2.912	9	4.196 à 4.207	12	21.903 à 21.909	7
2.914 à 2.924	11	4.209 à 4.217	9	21.911 à 21.926	16
2.926 à 2.928	3	4.219 à 4.236	18	21.928 à 21.944	17
2.930 à 2.932	3	4.239 à 4.253	15	21.947	1
2.935 à 2.960	26	4.255 à 4.263	9	21.949 à 21.961	13
2.962 à 2.979	18	9.982 à 9.985	4	21.964 à 21.969	6
2.981 à 2.983	3	9.987 à 10.001	15	21.971 à 21.977	7
2.986 à 2.993	8	10.003 à 10.011	8	21.980 à 22.009	30

Tirage du 17 mars 1859. — 558 obligations de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, remboursables à 500 fr. à partir du 1er avril 1859.

1re Émission.

Série 851. — Numéros 85,001 à 85,100 — 100 obligations.
— 737. — — 73,601 à 73,686 — 86 —

Total...... 186 obligations.

2e Émission.

Série 1,603. — Numéros 160,201 à 160,300 — 100 obligations.
— 1,780. — — 177,901 à 177,986 — 86 —

Total...... 186 obligations.

3e Émission.

Série 2,367. — Numéros 236,601 à 236,700 — 100 obligations.
— 2,402. — — 240,101 à 240,186 — 86 —

Total...... 186 obligations.

Tirage du 25 mars 1859. — 396 obligat., rembours. à 625 fr., à partir du 1er avril 1859. — Obligations 5 °/o de l'emprunt de 60 millions de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée. — 4e tirage. — 359 obligations.

Numéros	20,901	à	21,000	—	100	obligations.
—	108,701	à	108,800	—	100	—
—	60,801	à	60,900	—	100	—
—	30,437	à	30,495	—	59	—
			Total......		359	obligations.

Obligations créées en représentation des 40,000 actions de l'ancienne Compagnie d'Avignon à Marseille. — 4e tirage. — 37 obligations.

Numéros 1,061 à 1,097. — 37 obligations.

Tirage du 19 mai 1859. — 127 obligations des emprunts réunis de l'ancienne Compagnie de Saint-Étienne à Lyon, remboursables à 1,250 fr., à partir du 1er juillet 1859.

Numéros	5,587	à	5,677	—	91	obligations.
—	5,843	à	5,851	—	9	—
—	1,291	à	1,317	—	27	—
			Total......		127	obligations.

Tirage du 17 juin 1859. — 492 obligations 3 °/o de l'ancienne Compagnie de Lyon à la Méditerranée, remboursables à 500 fr. à partir du 1er juillet 1859.

Émission de 1852. — 4e tirage. — 339 obligations.

Numéros	87,501	à	87,600	—	100	obligations.
—	163,301	à	163,400	—	100	—
—	154,901	à	155,000	—	100	—
—	28,901	à	28,924	—	24	—
—	28,986	à	29,000	—	15	—
			Total......		339	obligations.

Emission de 1855. — 4e tirage. — 153 obligations.

Numéros	47,601	à	47,700	—	100	obligations.
—	14,215	à	14,267	—	53	—
			Total......		153	obligations.

Tirage du 15 septembre 1859. — 589 obligations 5 °/o de l'ancienne Compagnie de Paris à Lyon, remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er octobre 1859.

Numéros	67,301	à	67,400	—	100	obligations.
—	27,001	à	27,100	—	100	—
—	63,001	à	63,100	—	100	—
—	70,201	à	70,300	—	100	—
—	32,601	à	32,700	—	100	—
—	59,501	à	59,589	—	89	—
			Total......		589	obligations.

Tirage du 3 novembre 1859. — 120 obligations de l'ancienne Compagnie Andrézieux à Roanne, remboursables à partir du 1er avril 1860.

Premier ordre.	Deuxième ordre.
41 à 60 — 20 obligations.	681 à 700 — 20 obligations.
361 à 380 — 20 —	1,761 à 1,780 — 20 —
2,261 à 2,280 — 20 —	
2,781 à 2,800 — 20 —	
Total...... 80 obligations.	Total...... 40 obligations.

Tirage du 1er décemb. 1859. — 1,212 obligat., remboursables à partir du 2 janvier 1860. — Obligat. du Bourbonnais et du Grand-Central. — Emprunts 1853-1854 (rembours. à 500 fr.).

					Report.....	394 obl.
1re série :	35,964 à 36,063	— 100 obl.	3e série :	263,490 à 263,589	— 100	—
—	14,279 à 14,375	— 97 —	—	245,437 à 245,533	— 97	—
2e série :	183,652 à 183,751	— 100 —	4e —	368,713 à 368,812	— 100	—
—	124,802 à 124,898	— 97 —	—	319,624 à 319,720	— 97	—
	A reporter.....	394 obl.		Total......	788 obl.	

Obligations de Rhône-et-Loire. — 1re série (remboursables à 625 fr.).

Numéros 101,932 à 102,031 — 100 obligations.
— 67,548 à 67,556 — 9 —

Total...... 109 obligations.

2e série (remboursables à 500 fr.).

Numéros 28,134 à 28,233 — 100 obligations.
— 21,552 à 21,580 — 29 —

Total...... 129 obligations.

Obligations de Saint-Étienne à Lyon. — Emprunts réunis (remboursables à 1,250 fr.).
Numéros 4,110 à 4,209 — 100 obligations.
— 760 à 788 — 29 —

Total...... 129 obligations.

Emprunt de 1850 (remboursables à 1,250 fr.).

1re série :	2,216 à 2,223	8 oblig.			*Report*......	16 oblig.
2e —	4,740 à 4,741	2 } 8 —	3e série :	5,594 à 5,601	8 —	
2e —	4,749 à 4,754	6 }	4e —	9,839 à 8,846	8 —	
A reporter.....		16 oblig.		Total......	32 oblig.	

Obligations de Saint-Étienne à la Loire. — Emprunt de 1843 (remboursables à 1,000 fr.).
10 obligations numérotées 153, 248, 67, 130, 119, 224, 276, 209, 296, 268.

Emprunt de 1847 (remboursables à 1,000 fr.).

15 obligations numérotées 601, 611, 135, 26, 176, 355, 465, 96, 399, 624, 45, 533, 102, 341, 429.

Tirage au sort du 26 décembre 1856. — 153 obligat. de la Compagnie de Lyon à Genève, remboursables à 500 fr. à partir du 2 janvier 1857.

		Report.........	80 obligat.
Série de 73.571 à 73.580	10 obligat.	Série de 77.901 à 77.910	10 —
— 56.831 à 56.840	10 —	— 6.371 à 6.380	10 —
— 57.131 à 57.140	10 —	— 32.291 à 32.300	10 —
— 58.911 à 58.920	10 —	— 8.921 à 8.930	10 —
— 28.841 à 28.850	10 —	— 13.471 à 13.480	10 —
— 52.041 à 52.050	10 —	— 67.451 à 67.460	10 —
— 49.841 à 49.850	10 —	— 82.481 à 82.490	10 —
— 14.331 à 14.340	10 —	— 45.721 à 45.723	3 —
A reporter....	80 —	Total..........	153 obligat.

Tirage au sort du 18 décembre 1857. — 256 obligations de la Compagnie de Lyon à Genève, remboursables à 500 fr. à partir du 2 janvier 1858.

Emprunt de 1855 (25 millions).

		Report........	80 —
Série de 26.771 à 26.780	10 obligat.	Série de 68.411 à 68.420	10 obligat.
— 82.011 à 82.020	10 —	— 45.601 à 45.610	10 —
— 16.031 à 16.040	10 —	— 25.051 à 25.060	10 —
— 68.331 à 68.340	10 —	— 45.511 à 45.520	10 —
— 81.041 à 81.050	10 —	— 69.541 à 69.550	10 —
— 41.981 à 41.990	10 —	— 32.081 à 32.090	10 —
— 951 à 960	10 —	— 40.561 à 40.570	10 —
— 74.701 à 74.710	10 —	— 9.291 à 9.298	8 —
A reporter.....	80 —	Total..........	158 obligat.

Emprunt de 1857 (15 millions.)

		Report...........	50 oblig.
Série de 110.091 à 110.100	10 oblig.	Série de 125.501 à 125.510	10 —
— 93.221 à 93.230	10 —	— 121.391 à 121.400	10 —
— 130.741 à 130.750	10 —	— 108.181 à 108.190	10 —
— 92.901 à 92.910	10 —	— 105.141 à 105.150	10 —
— 112.981 à 112.990	10 —	— 137.951 à 137.958	8 —
A reporter.......	50 —	Total............	98 oblig.

Tirage au sort du 17 décembre 1858. — 265 obligations de la Compagnie de Lyon à Genève, remboursables à 500 fr. à partir du 2 janvier 1859.

Emprunt 1855.		Emprunt 1857.
37.301 à 37.310	74.231 à 74.240	111.631 à 111.640
5.551 à 5.560	35.611 à 35.620	132.351 à 132.360
36.961 à 36.970	20.661 à 20.670	98.431 à 98.440
54.091 à 54.100	23.641 à 23.650	100.401 à 100.410
4.451 à 4.460	29.311 à 29.320	94.621 à 94.630
2.081 à 2.090	2.521 à 2.530	102.911 à 102.920
58.791 à 58.800	8.031 à 8.040	124.871 à 124.880
31.571 à 31.580	87.411 à 87.413	104.171 à 104.180
32.151 à 32.160		118.561 à 118.570
		120.121 à 120.130
		117.591 à 117.592

Tirage au sort du 25 juin 1859. — 48 obligations de la Compagnie du Dauphiné, remboursables à 500 fr., à partir du 1er juillet 1859.

14.001 à 14.020	—	20	obligations.
15.541 à 15.560	—	20	—
141 à 148	—	8	—
Total.....		48	obligations.

Actes officiels.

Pour la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, comme pour celle d'Orléans, la division des concessions en ancien et nouveau réseau a pour point de départ la convention du 11 avril 1857.

Les lignes concédées, avant cette époque, soit à la Compagnie de Lyon, soit à celles de la Méditerranée ou de Genève, constituent l'ancien réseau, dont la longueur totale est de 1,834 kilomètres.

Le nouveau réseau se compose :

De la ligne du Bourbonnais,	701 kilom.
Des sections rétrocédées par le Grand-Central,	297 —
Des nouvelles lignes concédées définitivement en 1857,	427 —
Des lignes concédées à titre éventuel,	803 —
Total.	2,228 kilom.

L'ensemble de cette vaste concession exige une dépense totale de 1,780 millions de francs, savoir : 735 millions de francs pour l'ancien réseau, déduction faite des subventions ; 734 millions de francs pour les sections rétrocédées du Grand-Central et pour les nouvelles concessions définitives, et 311 millions de francs pour les concessions éventuelles.

Telle est la situation actuelle de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Mais cette situation se trouvera modifiée par le traité de fusion conclu, à la date du 22 juillet 1858, avec la Compagnie du Dauphiné.

Ce traité a paru pouvoir être approuvé. Les lignes du Dauphiné se rattachent, en effet, de la manière la plus intime, au réseau du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, elles en forment une dépen-

dance directe, et, dans l'intérêt même d'une bonne exploitation, il est utile qu'elles soient réunies à la ligne principale. D'un autre côté, la Compagnie du Dauphiné, réduite à ses propres forces, aurait eu sans doute à réclamer de l'Etat, pour pouvoir achever ses travaux, un secours plus efficace qu'une simple garantie d'intérêt. L'annexion de cette Compagnie à celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée a paru la solution la plus satisfaisante sous tous les rapports.

La Compagnie du Dauphiné s'engage à terminer, à ses risques et périls, les deux lignes de Lyon et de Saint-Rambert à Grenoble, la ligne de Grenoble à Valence devant être construite ultérieurement par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Les deux premières lignes, après leur achèvement, seront exploitées pendant deux ans par la Compagnie du Dauphiné, et les produits nets de la seconde année, augmentés de 36 0/0, afin de tenir compte de l'accroissement ultérieur du trafic, serviront de terme de comparaison pour régler la valeur à attribuer aux actions de cette Compagnie. Ces bases sont équitables et enlèvent, autant que possible, au traité projeté le caractère aléatoire.

La longueur des lignes qui composent le réseau du Dauphiné est de 268 kilomètres. Ces lignes viendront s'ajouter au nouveau réseau, dont l'étendue sera ainsi portée à 2,496 kilomètres. L'évaluation des dépenses faites et à faire est de 80 millions de francs, sur lesquels il a été dépensé, jusqu'au 31 décembre 1857, une somme de 26 millions de francs.

En définitive, la longueur totale des concessions attribuées désormais à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sera de 4,330 kilomètres, sur lesquels 2,165 kilomètres seront livrés à l'exploitation, et 2,165 restant à terminer ou à construire.

La dépense totale s'élève :

Pour l'ancien réseau, à	735,000,000 fr.
Pour le nouveau, à	1,125,000,000
Total,	1,860,000,000 fr.

sur lesquels il restait à dépenser, au 1er janvier 1858, environ 974 millions de francs.

Ces données ont servi de base à la convention provisoire passée, le 22 juillet dernier, avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. L'intérêt et l'amortissement de 4 0/0 garantis au nouveau réseau portent sur un capital qui ne peut excéder 1,125,000,000 de francs,

savoir : 814 millions de francs pour les lignes concédées à titre définitif, et 311 millions de francs pour les lignes concédées éventuellement. Cette garantie s'appliquera à partir du 1er janvier 1865.

Le chiffre du produit kilométrique, au delà duquel l'excédant de revenus de l'ancien réseau est attribué au nouveau comme supplément de recettes, a été fixé à 37,400 fr. On a tenu compte à la fois, dans cette appréciation, des produits actuels, qui se sont élevés, en 1857, à près de 39,000 fr., et des produits probables de l'exploitation des lignes non encore terminées. Dans la période intermédiaire, comprise entre le 1er janvier 1865 et l'achèvement complet du nouveau réseau, le chiffre est diminué, comme pour la Compagnie d'Orléans, de 200 fr. par 100 kilomètres de lignes non encore exploitées, sans pouvoir. toutefois, descendre au-dessous d'un minimum de 35,400 fr.

La Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée est soumise, par les conventions primitives, à la clause du partage des bénéfices excédant 8 0/0 du capital de construction.

Cette clause a été réglée de nouveau par la convention du 11 avril 1857. Elle doit, en vertu de cette convention, recevoir son application lorsque l'ensemble des revenus nets excédera la somme nécessaire pour représenter à la fois 8 0/0 du capital du premier établissement des lignes formant l'ancien réseau, avec l'intérêt et l'amortissement du capital affecté au nouveau. Le partage doit, d'ailleurs, s'exercer à partir du 1er janvier 1866.

Ces conditions continueront à recevoir leur application, sauf à comprendre dans le nouveau réseau les lignes rétrocédées par la Compagnie du Dauphiné ; toutefois, il a paru équitable de modifier le terme fixé comme point de départ à l'exercice du partage.

La rétrocession des lignes du Dauphiné ne saurait, en effet, être considérée comme une opération favorable à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée. Le traité a pour conséquence nécessaire de lui imposer, au moment même de la fusion, des charges dont elle ne peut espérer la compensation que dans un avenir assez éloigné. Cette fusion est donc surtout utile à l'intérêt général, et elle a pour effet immédiat de résoudre, sans nouveaux sacrifices pour l'Etat, les questions difficiles qu'aurait nécessairement soulevées la situation de la Compagnie du Dauphiné. On a pensé qu'il y avait lieu, en tenant compte de ces considérations, de reporter au 1er janvier 1872, pour la Compagnie de Lyon comme pour les autres Compagnies, le point de départ de la clause de partage. Nous

devons ajouter que, d'après les calculs les plus plausibles, cette clause ne pourrait recevoir aucune application réelle pendant la période comprise entre 1866 et 1872, et qu'ainsi, en accordant à la Compagnie un avantage moral, on n'impose au Trésor aucun sacrifice effectif.

DAUPHINÉ.

Le traité de fusion conclu entre la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée et celle du Dauphiné règle la situation définitive de cette dernière Compagnie. Il n'y a donc plus à prendre, vis-à-vis d'elle, que les mesures transitoires que peut exiger sa situation actuelle.

La convention du 16 mars 1857, en concédant à la Compagnie de Saint-Rambert à Grenoble les deux nouvelles lignes de Grenoble à Lyon et Valence, avait stipulé que la somme de 1,400,000 fr., formant le dernier terme de la subvention de 7 millions de francs, ne serait payée qu'après l'ouverture de l'ensemble des lignes concédées.

La même convention exigeait en outre le versement d'un nouveau cautionnement de 1,200,000 fr., dont le dernier cinquième ne serait remboursé qu'à la même époque.

Ces conditions ne sauraient être maintenues, aujourd'hui que le traité de fusion ne laisse à la charge de la Compagnie du Dauphiné que l'achèvement des deux lignes de Saint-Rambert et de Lyon à Grenoble.

La première de ces lignes est entièrement livrée à l'exploitation. La seconde vient elle-même d'être ouverte entre Lyon et Bourgoin, sur 40 kilomètres de longueur, c'est-à-dire sur près de la moitié de son étendue. L'achèvement du surplus de la ligne n'a été retardé que par les vives controverses qu'a soulevées, dans le département de l'Isère, le choix définitif du tracé entre Bourgoin et Grenoble. La question est encore à l'étude et doit être tranchée par un décret rendu en conseil d'Etat. Dans ces circonstances, il a paru que l'on pouvait équitablement restituer dès à présent à la Compagnie les derniers termes de sa subvention et de son cautionnement. On trouvera assurément dans la valeur des lignes déjà exploitées une garantie suffisante de l'achèvement de la ligne de Lyon à Grenoble, et l'on fournira ainsi à la Compagnie des ressources qui lui permettront de hâter cet achèvement.

La convention passée le 22 juillet avec la Compagnie du Dauphiné a pour objet de stipuler ce remboursement, et de soumettre, en outre, cette Compagnie au nouveau type du cahier des charges.

PROJET DE CONVENTION

Entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui approuve la fusion des chemins de fer du Dauphiné et modifie la convention approuvée par les décret et loi du 19 *juin* 1857.

L'an mil huit cent cinquante-huit et le vingt-deux juillet,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Mediterranée*, ladite Compagnie représentée par MM. Sylvain Dumont et Auguste Dassier, présidents des deux sections du conseil d'administration de ladite Compagnie ;

Elisant domicile au siége de la Société et agissant en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par délibération de la commission mixte des deux sections, en date du 9 juillet courant, et sous la réserve de l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de dix mois au plus tard,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — Est et demeure approuvé le traité de fusion passé le présent jour, entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.

Une copie certifiée dudit traité restera annexée aux présentes.

Les lignes rétrocédées en vertu de ce traité seront régies par le cahier des charges annexé au décret du 19 juin 1857.

Art. 2. — La convention passée le 11 avril 1857, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des

chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ladite convention approuvée par le décret du 19 juin 1857 et par la loi du même jour, est modifiée conformément aux dispositions suivantes :

Art. 3. — La concession de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau comprenant les lignes concédées ou rétrocédées antérieurement à la convention du 11 avril 1857 ; lesdites lignes énoncées ci-après :

De Paris à Lyon, avec embranchement sur Auxerre ;

De Dijon à Béfort par Besançon, avec embranchement sur Gray et sur Salins ;

De Bourg, par Lons-le-Saulnier, à un point de la ligne de Dijon à Béfort ;

De Chalon-sur-Saône à Dôle ;

De Lyon à Marseille par Avignon, avec embranchement sur Aix ;

De Tarascon à Cette, par Nîmes et Montpellier, avec embranchement sur Alais et la Grand'Combe ;

De Marseille à Toulon ;

De Lyon à Genève, avec embranchement sur Bourg et sur Mâcon, et sur la frontière sarde par Culoz ;

2° Le nouveau réseau comprenant les lignes rétrocédées ou concédées à titre soit définitif, soit éventuel, par la convention du 11 avril 1857 et par la présente convention, lesdites lignes énoncées ci-après :

Lignes rétrocédées ou concédées à titre définitif.

De Paris à Lyon par Nevers, Roanne et Saint-Etienne, d'une part, et Tarare, de l'autre, avec embranchement sur Vichy ;

De Saint-Germain-des-Fossés à Arvant, par Clermont-Ferrand ;

D'Arvant à Saint-Etienne par le Puy ;

De Nevers et de Moulins à la ligne de Paris à Lyon ;

De Châtillon à la ligne de Paris à Lyon ;

De la ligne de Dôle à Salins à la frontière suisse par les Verrières et par Jougne ;

De Montbéliard à Delle et à Audincourt ;

De Saint-Rambert à Grenoble;

De la ligne précédente à Lyon;

De la même ligne à Valence.

Lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel.

De Brioude vers Alais;

De Montbrison à Andrézieux;

De Privas à la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest;

De Carpentras à la même ligne;

De Toulon à Nice, desservant soit directement, soit par un embranchement, la ville de Draguignan;

D'Avignon à Gap, avec embranchement, d'une part sur Aix, et d'autre part sur Miramas, par Salon;

De Gap vers la frontière sarde.

Art. 4. — Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à garantir à la Compagnie, pendant cinquante années, à partir du 1er janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), l'intérêt à quatre pour cent (4 0/0) et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté au rachat et à la construction des lignes comprenant le nouveau réseau de la Compagnie, tel qu'il est défini à l'article précédent.

Le capital garanti ne pourra excéder, pour l'ensemble des lignes concédées à titre définitif, la somme totale de huit cent quatorze millions (814,000,000).

Le capital garanti pour les lignes rétrocédées ou concédées à titre éventuel ne pourra excéder respectivement les sommes ci-après:

Ligne de Brioude vers Alais.	108,500,000
De Montbrison à Andrézieux.	5,500,000
De Privas à la ligne de Lyon à Avignon, avec prolongement jusqu'à Crest	11,000,000
De Carpentras à la même ligne.	3,500,000
De Toulon à Nice	60,000,000
D'Avignon à Gap.	75,000,000
Embranchement dirigé de la précédente ligne sur Aix .	10,500,000
Embranchement de la même ligne sur Miramas. . . .	4,000,000
De Gap vers la frontière sarde.	33,000,000

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant

le 1er janvier 1865, ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera pour les lignes du nouveau réseau l'application de la garantie d'intérêt stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissement seront portés au compte de premier établissement.

Art. 5. — La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi chaque année deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature :

1° De l'ancien réseau ; 2° du nouveau réseau,

Tels qu'ils sont définis à l'article 8 ci-dessus.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, à titre soit définitif, soit éventuel, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau qui excédera un revenu moyen de trente-sept mille quatre cents francs (37,400 fr.) par kilomètre sera appliquée, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'Etat.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre de trente-sept mille quatre cents francs (37,400 fr.) ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) par chaque longueur de cent kilomètres (100 kilom.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder deux mille francs (2,000 fr.).

Les lignes de l'ancien réseau qui ne seraient pas terminées avant le 1er janvier 1865 ne figureront dans le compte des produits nets de ce réseau qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'Etat ne s'appliquera que dans les cas où les produits nets du nouveau réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien réseau, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent (4 0/0) du capital garanti par l'Etat.

Art. 6. — Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie

d'une annuité garantie, il en sera remboursé avec les intérêts à quatre pour cent (4 0/0) par an sur les produits nets des lignes auxquelles est accordée la garantie de l'Etat, dès que ces produits nets, accrus de l'excédant des produits nets de l'ancien réseau, conformément à l'article 5 ci-dessus, dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis, et dans quelque année que cet excédant se produise.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la Compagnie, le montant de la créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la Compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges annexé au décret du 19 juin 1857.

Art. 7. — Le partage des bénéfices stipulé par l'article 12 de la convention du 11 avril 1857, s'exercera à partir du premier janvier mil huit cent soixante-douze (1er janvier 1872).

Les lignes rétrocédées, en vertu de la présente convention, par la Compagnie du Dauphiné à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, sont assimilées, pour l'application de cette clause, aux lignes rétrocédées ou concédées à ladite Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée par la convention susénoncée du 11 avril 1857.

Les lignes qui ne seront pas achevées avant le 1er janvier 1872, seront comprises dans le compte général de partage, à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Art. 8. — Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'article 4 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la Compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat, et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de construction ;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la Compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'Etat.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'article 24 des statuts de la Compagnie.

Le même règlement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établissement des lignes énoncées à l'article 3 ci-dessus sera arrêté provisoirement, tant pour l'application de la garantie que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, avant le 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation, et arrêté définitivement cinq ans après ladite époque.

En aucun cas le capital garanti ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 4 précité.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la Compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en conseil d'Etat, à ajouter auxdits comptes pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la Compagnie n'aura droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement desdites dépenses.

Art. 9. — Sont abrogés :

1° Les dispositions des articles 7 et 8 de la convention du 11 avril 1857, portant que la Compagnie accepte sans subvention ni garantie d'intérêt les concessions faites à titre soit définitif, soit éventuel, par lesdits articles;

2° L'article 13 de ladite convention;

3° Sous la réserve des droits des tiers, l'article 18 de la même convention, sauf le dernier paragraphe dudit article, lequel est maintenu;

4° Les articles 6, 7 et 8 de ladite convention du 16 mars 1857 relative au chemin de fer du Dauphiné.

Art. 10. — La présente convention et le traité de fusion approuvé par l'article 1er ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Ce projet de convention a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat dans sa séance du 20 janvier 1859.

Le président du conseil d'Etat,
J. Baroche.

Signé à la minute :
Le président de section rapporteur,
Vuillefroy.

PROJET DE CONVENTION

Entre M. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné, relative à la fusion de cette Compagnie avec celle de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

L'an mil huit cent cinquante-huit et le vingt-deux juillet,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Dauphiné*, ladite Compagnie représentée par MM. le duc de Valmy et le baron de Richemont, président et membre du conseil d'administration, spécialement autorisés par délibération dudit conseil, en date du 17 juillet 1858,

Elisant domicile au siége de ladite Société, à Paris, rue Neuve-des-Mathurins, cité Clary, et agissant sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de dix mois au plus tard,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ART. 1er. — Est et demeure approuvé le traité de fusion passé le présent jour entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.

Une copie certifiée dudit traité restera annexée aux présentes.

ART. 2. — Le dernier terme de la subvention de sept millions de francs (7,000,000 fr.), montant à un million quatre cent mille francs (1,400,000 fr.), sera payé à la Compagnie au moment de l'ouverture de la ligne de Lyon à Grenoble jusqu'à Bourgoin.

Le cautionnement de un million deux cent mille francs (1,200,000 fr.) versé par la Compagnie, aux termes de l'article 10 de la convention du 16 mars 1857, pour garantie de l'exécution des chemins de Lyon et de Valence sur Grenoble, sera remboursé à la même époque.

Art. 3. — Les chemins de fer du Dauphiné seront régis par le cahier des charges ci-annexé. Toutefois, le titre IV de ce cahier des charges ne sera applicable qu'à partir du 1er juillet 1859.

Dès qu'en exécution du traité mentionné à l'article 1er ci-dessus, les chemins du Dauphiné auront été définitivement réunis au réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ils seront soumis au cahier des charges spécial à ce réseau.

Art. 4. — Est abrogé le cahier des charges annexé à la loi du 10 juin 1853.

La convention du 16 mars 1857 est maintenue dans toutes les dispositions qui ne sont pas contraires à la présente.

Art. 5. — La présente convention, le traité de fusion approuvé par l'article 1er ci-dessus, ainsi que le cahier des charges annexé à ladite convention, ne seront passibles que du droit fixe de 1 franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Ce projet de convention a été délibéré et adopté par le conseil d'Etat dans sa séance du 20 janvier 1859.

Le président du conseil d'Etat,
J. Baroche.

Signé á la minute :
Le président de section, rapporteur,
Vuillefroy.

TRAITÉ

Entre la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée et la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné.

Entre la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, représentée par MM. Sylvain Dumont et Auguste Dassier, présidents des deux sections du conseil d'administration de ladite Compagnie, dûment autorisés par délibération de la commission mixte des deux sections, en date du 9 juillet courant,

D'une part;

Et MM. le duc de Valmy et de Richemont, président et membre du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné, dûment autorisés par délibération dudit conseil d'administration, en date du 17 juillet courant,

D'autre part,

Il a été convenu ce qui suit, sous réserve de l'approbation du gouvernement :

Art. 1er. — La Compagnie des chemins de fer du Dauphiné se réunit à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et lui fait apport des concessions qui lui appartiennent en vertu des lois, décrets et conventions qui la constituent. Toutefois, la fusion des deux Compagnies, bien qu'arrêtée dès à présent d'une manière définitive, demeurera suspendue, quant à son exécution et à ses effets, jusqu'à la fin de l'exercice de 1862. Elle pourra être ajournée jusqu'à la fin de 1863, dans le cas prévu au paragraphe 2 de l'article 2 ci-après.

Art. 2. — Les lignes de Lyon à Grenoble et l'embranchement aboutissant d'un point de ladite ligne sur Saint-Rambert, devront être terminés par les soins et aux frais de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné, et mis en complète exploitation, sans solution de continuité, avant la fin de 1860.

Toutefois, le délai serait prorogé d'une année dans le cas où, par suite des retards apportés, soit dans l'accomplissement des formalités administratives, soit dans les autorisations nécessaires pour la négociation des titres, la Compagnie aurait été mise dans l'impossibilité d'exécuter son œuvre dans le délai ci-dessus fixé.

L'exécution de l'embranchement se détachant de la ligne principale sur Valence restera à la charge de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, et cet embranchement sera exécuté par ses soins, aux clauses et conditions qui seront réglées de concert avec le gouvernement.

Art. 3. — Il sera attribué à la Compagnie du chemin de fer du Dauphiné un nombre d'actions de la fusion proportionné à la valeur des apports de ladite Compagnie.

Le nombre d'actions à attribuer à la Compagnie du Dauphiné sera calculé proportionnellement aux produits nets de son exploitation. Cette

proportion s'établira par la comparaison des produits nets de l'exploitation des lignes concédées aux anciennes Compagnies de Lyon à Grenoble, y compris l'embranchement sur Saint-Rambert, avec les produits nets de l'exploitation des lignes concédées aux anciennes Compagnies de Paris à Lyon, Lyon à la Méditerranée et Lyon à Genève, antérieurement au décret du 19 juin 1857, qui a constitué la Compagnie actuelle des chemins de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

L'année 1862 servira d'exercice type pour la comparaison des produits des deux réseaux.

Dans le cas prévu au paragraphe 2 de l'article 2, l'exercice type sera compté du 1er janvier 1862 au 1er janvier 1863.

Art. 4. — Pour tenir compte, dans la comparaison des produits dont il vient d'être parlé, de l'avantage résultant pour la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée de l'antériorité de son exploitation et du développement que son trafic a pu en recevoir, le produit brut du réseau du Dauphiné pendant l'exercice type sera augmenté de 36 0/0.

En outre, les frais d'exploitation de la Compagnie du Dauphiné, pendant le même service, seront réduits à 40 0/0, dans le cas où ils dépasseraient de fait cette proportion.

En conséquence, la comparaison des produits s'établira de la manière suivante :

A la fin de l'exercice type, on établira, d'une part, le revenu net de l'exploitation des lignes de Paris à Lyon et à la Méditerranée, servant de point de comparaison, ainsi qu'il est expliqué à l'article 3, et l'on déduira de ce produit net le service des emprunts et charges de toute nature spéciaux à ces lignes.

D'autre part, on établira le produit net de l'exploitation des lignes du Dauphiné, en tenant compte de l'augmentation de 36 0/0 sur le produit brut de son exploitation, et en réduisant le coefficient des frais d'exploitation à 40 0/0, dans le cas où il excéderait ce chiffre ; on déduira du produit net de l'exploitation ainsi établi le service des emprunts et des charges de toute nature de la Compagnie du Dauphiné.

Les chiffres définitifs des produits ainsi calculés détermineront la valeur comparative des deux réseaux, et le nombre d'actions de la fusion à attribuer à la Compagnie du Dauphiné sera établi suivant le rapport des deux produits.

Art. 5. — Ne figurera pas dans le chiffre des produits bruts le montant de l'impôt du dixième et des taxes.

La différence entre les produits et les dépenses des services de correspondance sera ajoutée aux produits bruts ou en sera retranchée, selon que le compte de ces services se soldera en bénéfice ou en perte.

Les services de factage ou de camionnage ne figureront, ni quant à la recette ni quant à la dépense, dans l'établissement du chiffre des produits bruts.

Les redevances foncières payées par la Compagnie du Dauphiné pour l'usage commun des gares de Perrache, de la Guillotière et de Saint-Rambert, seront comprises dans le nombre des charges de ladite Compagnie à déduire des produits de son exploitation.

Art. 6. — Les évaluations et les calculs dont les éléments ont été posés dans les deux articles précédents seront établis dans la supposition de l'achèvement complet des lignes du Dauphiné, avec les stations définitives et deux voies sur tout le parcours de la ligne principale de Lyon à Grenoble. Si ces travaux, ainsi que le matériel nécessaire pour une bonne et complète exploitation, n'étaient pas terminés ou livrés au moment de la réunion des deux Compagnies, on évaluerait les dépenses restant à faire sur les lignes du Dauphiné, et il serait tenu compte de ces dépenses dans la supputation des charges à déduire du produit brut de l'exploitation desdites lignes.

Art. 7. — Toute ligne ou embranchement du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, qui, à la fin de l'exercice type, n'aurait pas au moins une année entière d'exploitation, sera déduite des évaluations comparatives, tant pour ses produits que pour les intérêts des capitaux qui y auront été employés.

Art. 8. — Jusqu'à la réalisation de la fusion, les deux Compagnies conserveront leur gestion et leurs administrations distinctes. Il est entendu, néanmoins, que la Compagnie de Paris à la Méditerranée sera chargée de la traction sur la ligne du Dauphiné. Un traité sera passé, à cet effet, entre les deux Compagnies dans un délai qui ne pourra excéder un an, à dater de ce jour. Dans le cas où l'on ne parviendrait pas à s'entendre sur les conditions de ce traité, les Compagnies conviennent d'avance de s'en rapporter à la décision de la commission arbitrale instituée par l'article 12.

Art. 9. — La Compagnie du Dauphiné donnera communication à la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée de ses tarifs généraux et spéciaux, ainsi que de ses traités de correspondance; la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée fera la même communication à la Compagnie du Dauphiné, en tant que les tarifs ou traités concerneront l'exploitation des lignes situées dans la vallée du Rhône. Dans le cas où l'une des Compagnies croirait ses intérêts lésés par ces tarifs ou traités, elle aura le droit de porter la question devant la commission mixte instituée par l'article 10.

Art. 10. — Il sera formé une commission de six membres, dont trois, délégués par le conseil d'administration de Paris-Lyon-Méditerranée, et trois, par le conseil d'administration des chemins du Dauphiné.

Cette commission sera chargée d'étudier et de résoudre les questions d'intérêt commun.

La Compagnie du Dauphiné s'engage à ne passer aucun traité de transport ou de correspondance d'une durée de plus de deux années, à n'émettre aucun emprunt, à ne demander aucune concession nouvelle pour elle, sans l'approbation de cette commission.

La Compagnie du Dauphiné devra communiquer à la commission mixte les plans et projets de ses gares, stations et ateliers de construction ou de réparation.

Art. 11. — Par l'effet de la fusion et aussitôt qu'elle aura été réalisée, la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée sera substituée activement et passivement à la Compagnie du Dauphiné, et fera notamment son fait propre et personnel des traités en cours d'exécution, et pourvoira au service des intérêts et de l'amortissement des emprunts contractés par la Compagnie du Dauphiné antérieurement à la fusion.

Art. 12. — Il est institué une commission arbitrale composée de MM. Didion, Sauvage et Thirion.

En cas de décès, démission ou empêchement permanent de l'un des arbitres, les deux autres pourvoiront d'office à son remplacement.

Cette commission prononcera en dernier ressort, avec pouvoir d'amiable compositeur, sur toutes difficultés qui pourraient naître de l'exécution ou de l'interprétation du présent traité.

La commission statuera notamment sur toutes les difficultés auxquelles pourraient donner lieu :

Le défaut d'accord sur les questions soumises à la commission mixte instituée par l'article 10 ci-dessus;

La préparation et l'exécution du traité projeté de transaction;

L'évaluation des dépenses à faire pour compléter les travaux des lignes du Dauphiné non encore exécutés au moment où la fusion se réalisera;

L'établissement des comptes, et la supputation des produits devant servir de base à la fixation du nombre d'actions à attribuer à la Compagnie du Dauphiné;

La désignation des localités où devront être établis les ateliers de la ligne du Dauphiné, et l'importance à donner à ces établissements;

Les dispositions à donner aux gares et stations;

L'importance et les dispositions à donner au matériel de l'exploitation à créer par la Compagnie du Dauphiné;

Et généralement toutes les difficultés qui pourraient naître des rapports des deux Compagnies dans la période transitoire qui précédera la réalisation de la fusion.

Art. 13. — Le présent traité sera soumis à l'approbation des assemblées générales des deux Compagnies et à la sanction du gouvernement.

Son exécution demeure en outre subordonnée à la ratification légale de la convention intervenue aujourd'hui entre S. Exc. le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, convention que MM. le duc de Valmy et le baron de Richemont ont déclaré parfaitement connaître.

Si, à l'époque fixée pour la réalisation de la fusion, le traité n'avait pas été régulièrement approuvé ou sanctionné, il sera résilié de plein droit, sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

Art. 14. — Deux membres du conseil d'administration de la Compagnie des chemins de fer du Dauphiné, désignés par ledit conseil, feront partie du conseil d'administration de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Cette clause ne recevra son exécution que si, sur la demande qu'elle

s'engage à en faire, cette dernière Compagnie est autorisée par le gouvernement à porter de trente à trente-deux le nombre de ses administrateurs.

Fait et signé double à Paris, le 22 juillet 1858.

Signé : S. DUMON.
LE DUC DE VALMY.
A. DASSIER.

Vu en conseil d'État :
Le conseiller d'État,
Secrétaire général du conseil d'État,
F. BOILAY.

Lyon à Genève.

TRAITÉ DE FUSION

Entre la Compagnie de la Méditerranée et la Compagnie de Genève.

Entre la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, représentée par M. Dumon, président du conseil d'administration de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du conseil en date du 19 décembre 1855,

D'une part ;

Et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, représentée par M. Bartholony, président du conseil d'administration de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du conseil en date du même jour,

D'autre part ;

Il a été convenu ce qui suit, sous réserve de l'approbation des deux gouvernements intéressés :

ART. 1er. — La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève se réunit à la Compagnie de Lyon à la Méditerranée et lui fait apport des concessions qui lui appartiennent, en vertu des lois, décrets et conventions qui la constituent. Toutefois, la fusion des deux Compagnies, bien qu'arrêtée

dès à présent d'une manière définitive, demeurera suspendue quant à son exécution et à ses effets, jusqu'à l'expiration de la seconde année d'exploitation complète de la ligne principale de Genève et de l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon.

Art. 2. — Les quatre-vingt-dix mille actions de cinq cents francs chacune formant le capital du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée seront accrues du nombre d'actions nécessaires pour représenter la valeur des apports de la Compagnie de Lyon à Genève, dans la proportion et suivant les bases ci-après déterminées.

Le nombre d'actions à attribuer à la Compagnie de Lyon à Genève sera calculé proportionnellement aux produits nets du réseau de la Méditerranée. La comparaison de ces produits s'effectuera d'après les résultats de la seconde année d'exploitation complète, du 1er janvier au 31 décembre, du réseau de Genève. En conséquence, si le réseau de Genève est entièrement terminé avant la fin de 1857, comme on le suppose, les produits de l'année 1859, tant du réseau de la Méditerranée que du réseau de Genève, serviront de base à la répartition des actions entre les deux Compagnies.

Art. 3. — Pour tenir compte, dans le calcul, des produits dont il vient d'être parlé, de l'avantage résultant pour la Compagnie de la Méditerranée de l'antériorité de son exploitation et du développement que son trafic a pu en recevoir, le produit brut du réseau de Genève, pendant l'année prise pour type ainsi qu'il a été expliqué à l'article précédent, sera augmenté de 30 0/0; en outre, les frais d'exploitation de la Compagnie de Genève pendant cette même année seront réduits à 40 0/0 dans le cas où ils dépasseraient de fait cette proportion.

On établira donc d'une part le revenu net du réseau de la Méditerranée, tel qu'il sera en réalité dans l'année prise pour type, et toute déduction faite du partage avec l'Etat, s'il y avait lieu, du service des emprunts et des charges de toute nature. D'autre part, le revenu net du réseau de Genève pendant la même année, en augmentant le produit de 36 0/0, et réduisant le coefficient des frais d'exploitation à 40 0/0 dans le cas où il excéderait ce chiffre, et déduction également faite du service des emprunts et des charges de toute nature; et le résultat de la comparaison entre les produits des deux réseaux ainsi calculés servira de base à la formation et à la répartition du nouveau capital social, ainsi qu'il a été expliqué à l'article 2 ci-dessus.

Art. 4. — Les évaluations et les calculs dont les éléments ont été posés dans les deux articles précédents, seront établis dans la supposition de l'achèvement complet de la ligne de Genève, avec les stations définitives et deux voies sur tout son parcours, y compris l'embranchement d'Ambérieux à Mâcon. Si ces travaux n'étaient pas, ainsi que le matériel nécessaire pour une bonne et complète exploitation, terminés ou livrés au moment de la réunion des deux réseaux, on évaluerait les dépenses restant à faire sur la ligne de Genève, et il serait tenu compte de ces dépenses dans la supputation des charges et des produits devant servir de base à la répartition du capital social entre les deux Compagnies.

Art. 5. — Dans les calculs de produits devant servir de base à la répartition des actions, il sera tenu compte des résultats de l'exploitation des embranchements qui auront été livrés à la circulation avant le 1er janvier de l'année prise pour type, et quelle que soit l'époque de leur mise en exploitation. Il sera fait application de cette clause notamment aux embranchements de Versoix et de Culoz sur la ligne de Genève, et à l'embranchement de Toulon sur la ligne de la Méditerranée.

En ce qui concerne l'embranchement de Toulon, s'il arrive qu'au moment de la réunion des deux réseaux cet embranchement n'ait pas encore été mis en exploitation, le produit brut de cet embranchement sera calculé à raison de un million cinq cent mille francs, et il sera tenu compte des dépenses nécessaires pour le compléter dans l'évaluation des charges et des produits.

Art. 6. — Le raccordement des deux chemins de fer à Lyon, depuis la gare de la Vitriolerie jusqu'à l'origine de la gare particulière de la ligne de Genève aux Charpennes, sera exécuté à frais communs par les deux Compagnies.

La dépense et les produits de ce raccordement ne seront pas compris dans la supputation du produit net de chaque Compagnie.

Art. 7. — Jusqu'à la réalisation de la fusion, les Compagnies conserveront leurs administrations distinctes. Il est entendu néanmoins que la Compagnie de la Méditerranée sera chargée de la traction sur la ligne de Genève. Un traité sera passé, à cet effet, entre les deux Compagnies, dans un délai qui ne pourra excéder un an à dater de ce jour. Dans le cas où on ne parviendrait pas à s'entendre sur les conditions de ce traité, les

Compagnies conviennent d'avance de s'en rapporter à la décision de la commission arbitrale instituée par l'art. 12.

Art. 8. —Les Compagnies se donneront réciproquement communication de leurs tarifs généraux et des traités de transport concernant l'exploitation de chacune d'elles. Dans le cas où l'une des Compagnies croirait ses intérêts lésés par ces tarifs ou traités, elle aura le droit de porter la question devant la commission mixte instituée par l'art. 9.

Art. 9. — Il sera formé une commission mixte, composée d'un nombre égal de membres désignés par les deux conseils pour étudier et résoudre les questions d'intérêt commun.

Les directeurs des deux Compagnies entreront de droit dans la commission mixte, avec voix consultative.

Seront considérés comme affaires d'intérêt commun, notamment tous les traités et marchés dont la durée excéderait le terme assigné pour la réalisation de la fusion.

Les deux Compagnies s'engagent à ne passer aucun traité de transport d'une durée de plus de deux années, à n'émettre aucun emprunt, à ne demander aucune concession nouvelle, à ne conclure aucun traité de fusion, réunion ou acquisition d'autres lignes de chemin de fer, sans l'approbation de cette commission.

Art. 10. — Le conseil d'administration de la Société nouvelle sera composé ainsi qu'il suit :

Le conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de la Méditerranée étant tenu, aux termes des statuts de cette Compagnie, de se limiter à seize par voie d'extinction, il ne sera rien changé au nombre des administrateurs de ce conseil en exercice au moment de la fusion.

Les quatre administrateurs qui appartiennent aux conseils des deux Compagnies, ainsi que les trois administrateurs du conseil de Genève résidant en Suisse, feront de droit partie du conseil de la Société nouvelle. Trois autres administrateurs, choisis parmi les membres actuels du conseil de Genève, résidant en Suisse, feront de droit partie du conseil de la société nouvelle. Trois autres administrateurs, choisis parmi les membres actuels du conseil de Genève, et désignés à la majorité des voix des deux conseils réunis, y entreront également.

Art. 11. — Par l'effet de la fusion, aussitôt qu'elle aura été réalisée, la

Compagnie de la Méditerranée sera substituée activement et passivement à la Compagnie de Genève, et fera notamment son fait propre et personnel des traités en cours d'exécution, et pourvoira au service des intérêts et de l'amortissement des emprunts contractés par la Compagnie de Genève antérieurement à la fusion.

Art. 12 — Il est constitué une commission arbitrale composée de MM. Didion, inspecteur général des ponts et chaussées, directeur du chemin de fer d'Orléans;

Chaperon, ingénieur en chef des ponts et chaussées, directeur du chemin de fer de Paris à Lyon;

Et Sauvage, ingénieur en chef des mines, chef du service du matériel de la Compagnie de l'Est.

En cas de décès, démission ou empêchement permanent de l'un des arbitres, les deux autres pourvoiront d'office à son remplacement.

Cette commission prononcera en dernier ressort, avec pouvoir d'amiables compositeurs, sur toutes les difficultés qui pourraient naître de l'exécution ou de l'interprétation du présent traité.

La commission statuera notamment sur toutes les difficultés auxquelles pourraient donner lieu:

Le défaut d'accord sur les questions soumises à la commission mixte instituée par l'art 9 ci-dessus;

La préparation et l'exécution du traité projeté de traction;

L'évaluation des dépenses à faire pour compléter les travaux de la ligne de Genève ou de l'embranchement de Toulon, non encore exécutés au moment où la fusion se réalisera;

L'établisssement des comptes et la suppression des produits devant servir de base à la création des actions à attribuer à la Compagnie de Genève;

La désignation des localités où devront être établis les ateliers de la ligne de Genève, et l'importance à donner à ces établissements;

Les dispositions à donner aux gares et stations;

La participation aux charges à supporter par la Compagnie de Genève pour l'usage commun de certaines gares, et spécialement de celle de Perrache;

L'importance et les dispositions à donner au matériel d'exploitation à créer par la Compagnie de Genève;

Et généralement toutes les difficultés qui pourraient naître des rapports

des deux Compagnies, dans la période transitoire qui précédera la réalisation de la fusion.

Art. 13. — Le présent traité sera soumis à l'approbation des assemblées générales des deux Compagnies et à la sanction des deux gouvernements.

Si, à l'époque fixée pour la réalisation de la fusion, le traité n'avait pas été régulièrement approuvé ou sanctionné, il sera résilié de plein droit sans dommages-intérêts de part ni d'autre.

Fait et signé double à Paris, le 19 décembre 1855.

Signé : S. Dumon.
Signé : F. Bartholony.

CONVENTION

Entre la Compagnie de Lyon à Genève et la Compagnie Victor-Emmanuel.

Art. 1er. — La Compagnie de Lyon à Genève s'oblige à demander au gouvernement français la concession d'une ligne de raccordement avec le chemin Victor-Emmanuel, près de Culoz.

Art. 2. — La Compagnie Victor-Emmanuel s'oblige à demander au gouvernement sarde la concession d'une ligne partant du voisinage d'Aix et aboutissant à la rive gauche du Rhône, au point correspondant à l'extrémité de la ligne de raccordement française.

Art. 3. — Le pont à établir sur le Rhône pour relier ces deux lignes sera construit à frais communs par les deux Compagnies, sous la réserve des subventions qu'elles obtiendraient des gouvernements respectifs.

Art. 4. — Une commission mixte, composée de quatre délégués nommés en nombre égal par les deux Compagnies, établira les conditions d'un traité pour l'exploitation commune sur le tronçon de raccordement du voisinage d'Aix à Culoz, et pour le parcours réciproque sur toute l'étendue des deux lignes. Ce traité sera soumis à la sanction des deux gouvernements, qui seront également appelés à décider les questions dudit traité sur lesquelles les représentants des deux Compagnies ne se seraient pas mis d'accord. La commission mixte sera nommée dans un délai de huit jours.

Art. 5. — Le principe de l'exploitation commune entre les deux Compagnies n'est pas exclusif d'autres traités qui pourraient être conclus plus tard avec une ou plusieurs autres Compagnies.

Art. 6. — Les deux gouvernements seraient également appelés à déterminer le point de raccordement des deux lignes, si les Compagnies ne se mettaient pas d'accord à ce sujet.

Art. 7. — La présente convention sera soumise à l'approbation des deux gouvernements et à celle des assemblées générales des deux Compagnies.

Art. 8. — Les soussignés y donnent dès à présent leur adhésion, M. Laffitte, en vertu des pouvoirs dont il est revêtu par le conseil d'administration de la Compagnie Victor Emmanuel, et M. Bartholony comme se portant fort pour le conseil d'administration de la Compagnie de Lyon à Genève, et considèrent la présente convention comme le premier pas fait de part et d'autre vers des rapports plus intimes entre les deux Compagnies.

Fait double à Paris, le 8 décembre 1855.

Approuvé l'écriture,
Signé : F. Bartholony.

Approuvé l'écriture,
Signé : Ch. Laffitte.

CONVENTION

Entre les Compagnies des chemins de fer de Lyon à la Méditerranée et de Lyon à Genève.

Entre les soussignés :

M. Sylvain Dumon, président du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, stipulant au nom de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du conseil, en date du 3 avril 1857,

D'une part ;

Et M. François Bartholony, président du conseil d'administration de la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, stipulant au nom

de ladite Compagnie, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du conseil, en date du 3 avril 1857,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. — La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève ayant pris connaissance :

1° D'un projet de convention à intervenir entre la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, d'une part, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, de l'autre, ayant pour objet la réunion de ces deux Compagnies en une seule, qui prendra la dénomination de *Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée ;*

2° D'un projet de traité à intervenir entre les Compagnies réunies de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'une part, la Compagnie du chemin de fer d'Orléans, d'autre part, et la Compagnie du chemin de fer Grand-Central de France, encore d'autre part, ayant pour objet l'acquisition par les trois autres Compagnies, dans la proportion déterminée par ledit traité, des lignes formant le réseau actuel du chemin Grand-Central ;

3° D'un projet de traité entre les Compagnies de chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, d'une part, et la Compagnie des chemins de fer d'Orléans, de l'autre, relatif à la cession, par la Compagnie d'Orléans aux deux autres Compagnies réunies, du tiers lui appartenant dans la concession du chemin de fer de Paris à Lyon par le Bourbonnais ;

4° D'un projet de traité à intervenir entre l'État et les Compagnies réunies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, ayant pour objet la concession de nouvelles lignes et un ensemble de modifications aux conditions générales qui régissent actuellement les concessions de ces deux Compagnies ;

Attendu qu'aux termes de l'art. 9 de la convention du 19 décembre 1855, qui règle les conditions de la fusion projetée entre la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée et la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève, les deux Compagnies se sont engagées à ne passer aucun traité de fusion, réunion ou acquisition d'autres lignes de chemins de fer, sans leur approbation réciproque ;

La Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève déclare par les présentes donner son approbation pleine et entière aux traités ci-dessus énoncés et analysés.

Elle adhère, en ce qui la concerne, à toutes les mesures d'exécution qui en seront la conséquence.

Et, de même suite, les deux Compagnies apportent, d'un commun accord, à la convention du 19 décembre 1855, les modifications ci-après, devenues nécessaires pour mettre cette convention en harmonie avec le nouvel état de choses qui doit résulter desdits traités.

Art. 2. — La future Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée sera substituée activement et passivement à la Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, dans l'exécution du traité passé avec la Compagnie de Genève, à la date du 19 décembre 1855.

Art. 3. — Le nombre d'actions de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée à attribuer à la Compagnie de Lyon à Genève, sera calculé proportionnellement au produit net du réseau exploité par ladite Compagnie de Genève, comparé au produit net de l'exploitation du réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée, à l'époque et de la manière réglées par les art. 2, 3, 4 et 5 de la convention précitée du 19 décembre 1855.

Art. 4. — Les rapports établis entre les conseils d'administration des deux Compagnies, aux termes des art. 7, 8 et 9 de la convention précitée du 19 décembre 1855, auront lieu entre le conseil d'administration du chemin de fer de Lyon à Genève et la section du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, chargée d'administrer plus spécialement la partie sud du réseau, ainsi qu'il est expliqué d'ailleurs à l'art. 8 du projet de réunion entre les Compagnies de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 5. — L'art. 10 de la convention du 19 décembre 1855 est modifié dans le sens des dispositions déterminées par les art. 8, 9, 10 et 11 du traité de réunion entre la Compagnie de Paris à Lyon et celle de Lyon à la Méditerranée, relatives à la composition du conseil d'administration, soit provisoire, soit définitif, de la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

En conséquence, au moment où la réunion définitive de la Compagnie de Genève à la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée se réa-

lisera, les deux administrateurs de la Compagnie de Genève, qui appartiennent en même temps au conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Lyon, feront partie, au même titre, de la section du conseil de la Compagnie définitive chargée de l'administration du réseau nord. Les quatre administrateurs de la Compagnie de Genève, qui appartiennent en même temps au conseil d'administration du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée, feront partie, au même titre, de la section d'administration du réseau sud. Un septième administrateur de la Compagnie de Genève sera choisi à la majorité des voix par le conseil de Genève et la section d'administration du réseau sud réuni, et entrera également dans cette section.

Tous les administrateurs de la Compagnie de Genève appelés à faire partie, ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus, de l'une et de l'autre des sections d'administration de la Compagnie définitive, seront soumis, le cas échéant, à la clause générale de réduction prévue par l'art. 13 du traité de réunion.

Art. 6. — La concession faite par l'État de Genève de la partie du chemin de fer de Lyon à Genève située sur son territoire, imposant à la Compagnie concessionnaire de cette ligne l'obligation d'admettre parmi ses administrateurs trois citoyens suisses de Genève, toute réserve est faite au sujet de l'intervention de ces administrateurs dans l'administration de la ligne de Lyon à Genève, intervention qui sera l'objet d'une négociation ultérieure avec l'État de Genève.

Art. 7. — La commission arbitrale, instituée par l'art. 12 de la convention du 19 décembre 1855, est maintenue.

Art. 8. — Les sommes nécessaires pour l'achèvement de la ligne de Genève, en outre des 25 millions en obligations à créer en vertu du décret du 7 mars 1857, seront réalisées et avancées par la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour le compte et aux frais de la Compagnie de Genève.

Art. 9. — Les tarifs en ce moment soumis à l'homologation du gouvernement par la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, pour la section de Lyon à Besançon, ne pourront être réduits qu'avec l'assentiment de la Compagnie de Genève. De son côté, la Compagnie de Genève ne pourra, si ce n'est d'un commun accord, appliquer sur son réseau des

tarifs kilométriques inférieurs à ceux de la ligne de Lyon à Besançon, tels qu'ils viennent d'être indiqués.

En cas de désaccord entre les deux Compagnies sur l'application de cette clause, il sera statué par une commission composée du directeur du chemin de fer de Genève, et des deux directeurs des réseaux nord et sud de la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Art. 10. — La Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée stipule au présent traité au nom et pour compte de la Compagnie, section de Paris à Lyon et à la Méditerranée, pour laquelle elle se porte fort.

Art. 11. — Les modifications apportées par les présents accords au traité du 19 décembre 1855, seront soumises à l'assemblée générale des deux Compagnies et à la sanction des deux gouvernements.

Fait double à Paris, le 11 avril 1857.

Approuvé l'écriture :
Signé : F. Bartholony.

Approuvé l'écriture :
Signé : E. Dumon.

CHEMINS DE FER

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Bordeaux à la Teste.	1841	15 déc. 1837	53	Bordeaux à la Teste.	7 juillet 1841	53	4.000.000
—	1842	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.933.846
—	1843	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.926.472
—	1844	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.945.366
—	1845	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.955.548
—	1846	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.966.447
—	1847	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.878.532
—	1848	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.852.664
—	1849	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.852.263
—	1850	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.833.589
—	1851	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.857.028
—	1852	. . . .	53	. . . .	. . . . . .	53	5.903.104
—	1853	1er sep. 1853	53	Affermage à la Ce du Midi (8).	. . . . . .	53	5.988.417
Midi.	1854	(1) 1852.-1853.	819	(1)	(3) 12 nov. 1854	158	(9) 47.091.167
—	1855	. . . . . .	819	. . . .	(4) 1855. . . .	305	(10) 113.539.951
—	1856	. . . . . .	819	. . . .	(5) 1856. . . .	466	(11) 195.867.742
—	1857	(2) 1857.	1.492	. . . .	(6) 1857. . . .	728	(12) 250 825.590
—	1858	. . . .	1.492	Fusion de la Ce de la Teste (15).	(7) 1858. . . .	793	(13) 274.353.389
—	1859 jusqu'au 1 décem.	. . . .	1.492	. . . .	(17) 1859. . . .	892	. . . . . .

NOTES.

(1) 24 août 1852.	Bordeaux à Cette		481 kilom.
24 mars 1853.	Embranchement de Bayonne.	155	
	Id. de Mont-de-Marsan. . .	38	
	Id. de Perpignan	63	256
1er septembre 1853.	Affermage de la ligne de Bordeaux à la Teste. .		53
19 août 1854.	Agde à Pézénas		29
			819 kilom.
(2) 11 avril 1857.	La Teste à Arcachon		5
1er août.	Toulouse à Bayonne		280
	Embranchement sur Bagnères-de-Bigorre. . .		20
	A reporter.		305

DU MIDI

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	PRIX de rembours.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et intérêt.	des ACTIONS.
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
5.000.000	10.000	500	500							136.196	118.455	4 0/0	360—420
5.000.000	10.000	500	500	1.047.000	1.047	50	1000	1250		262.600	215.801	4 0/0	325—340
5.000.000	10.000	500	500							269.792	225.797	4 0/0	
5.000.000	10.000	500	500							270.939	221.821	4 0/0	
5.000.000	10.000	500	500							264.263	238.748	4 0/0	432 1/2—275
5.000.000	10.000	500	500							233.789	231.771	4 0/0	110—205
5.000.000	10.000	500	500							241.889	244.349	4 0/0	40—115
5.000.000	10.000	500	500							176.620	205.194	4 0/0	35—65
5.000.000	10.000	500	500							186.947	214.344	4 0/0	35—35
5.000.000	10.000	500	500							225.002	207.972	4 0/0	25—45
5.000.000	10.000	500	500							242.208	241.523	4 0/0	30—65
5.000.000	10.000	500	500							243.284	233.805	4 0/0	65—360
5.000.000	10.000	500	500							323.454	307.974	4 0/0	220—322 1/2
67.000.000	134.000	500	350							536.308	626.814	4 0/0	470—632 1/2
67.000.000	134.000	500	500							2.918.660	2.125.537	4 0/0	575— 770
67.000.000 58.000.000	134.000 116.000	(14) 500 500	500 250	42.536.690	149.788	15	285	500	1957	6.729.867	4.049.340	4 0/0	635—825
67.000.000 58.000.000	134.000 116.000	(14) 500	500	25.745.846	100.000	15	div.	500	1957	12.155.848	7.252.952	4 0/0	512 1/2—876 1/4
67.000.000 58.000.000	134.000 116.000	(14) 500	500	24.190.865	88.372	15	div.	500	1957	(16) 15.404.436	8.052.680	4 0/0	465 à 615
										(18) 18.498.663			397 1/2 à 580

Report.	305
Ramous à Dax.	28
Saint-Simon à Foix.	71
Agen à Tarbes.	166
Mont-de-Marsan à Rabastens	87
Pézénas à Clermont	12
Traversée de Bordeaux pour 1/2.	4
	673

(3) 1er septembre 1853.	Affermage de Bordeaux à la Teste	53
12 novembre 1854.	Lamothe à Dax.	105
		158
(4) 26 mars 1855.	Dax à Bayonne.	50
31 mai.	Bordeaux à Langon.	43
4 décembre.	Langon à Tonneins	54
		147

(5) 29 mai 1856.	Tonneins à Valence-d'Agen	65
30 août.	Valence-d'Agen à Toulouse	96
		161

(6) 12 janvier 1857.	Morcenx à Saint-Martin-d'Oney	25
22 avril.	Toulouse à Cette	219
26 juillet.	La Teste à Arcachon	5
6 septembre.	Saint-Martin-d'Oney à Mont-de-Marsan	13
		262

(7) 20 février 1858.	Narbonne au Vernet	57
1er juillet.	Raccordement de Cette	4
12 juillet.	Vernet à Perpignan	4
		65

(8) La Compagnie du Midi a pris à bail pour quatre-vingt-dix-neuf ans la ligne de Bordeaux à la Teste aux conditions suivantes : La Compagnie du Midi prend à sa charge les dettes de l'ancienne Compagnie et l'entretien de la voie, etc. Sur l'ensemble de l'exploitation spéciale de Bordeaux à la Teste, la Compagnie du Midi prélève la charge des emprunts, puis l'intérêt à 5 0/0 de toutes les dépenses nécessitées par la construction des lignes de Bayonne et de ses embranchements, et de la réparation de celle de la Teste; l'excédant formant le bénéfice est partagé en deux parties égales : l'une aux ayants droit du chemin de fer de la Teste, l'autre est dévolue à la Compagnie du Midi.

(9)	Y compris les dépenses faites par l'État de			11,750,000 fr.
(10)	Id.	id.	id.	32,450,000
(11)	Id.	id.	id.	48,100,000
(12)	Id.	id.	id.	49,650,000
(13)	Id.	id.	id.	51,500,000

Les dépenses relatives à la construction du chemin de fer et à l'établissement du matériel, y compris le compte d'intérêt, se sont élevées à		274,353,389 fr.
sur lesquels les avances faites au nouveau réseau ont atteint en capital le chiffre de	10,000,000 fr.	
et en intérêts celui de	253,045	10,253,045
Les dépenses faites pour l'ancien réseau s'élèveront donc à		264,100,344 fr.
Reste à dépenser pour l'achèvement de ce réseau :		
Par le service de la construction, pour liquidation de dépenses faites, par évaluation	6,000,000 fr.	
A reporter	6,000,000 fr.	264,100,344 fr.

Report		6,000,000 fr.	264,100,344 fr.
Par le service de l'exploitation :			
Etablissement de la deuxième voie, sur 500 kil. de longueur	8,000,000 fr.		
Achèvement des gares.	2,000,000	10,000,000	16,000,000
Total général des dépenses de l'ancien réseau			280,100,344 fr.
Pont de Bordeaux			3,500,000
			283,600,344 fr.

Soit en chiffres ronds. . . . . . . 284,000,000 fr.

A déduire . . . . 51,500,000 fr. subvention.

Reste . . . . 233,500,000 fr. à la charge de la Compagnie.

Les 793 kilomètres de voie ferrée élèvent le prix de chacun d'eux à 291,000 francs.

Quant au compte d'intérêt il s'est élevé à.	9,740,194 fr.
sur lesquels attribués au nouveau réseau.	253,045
Reste à la charge de l'ancien	9,487,149

dont 7,649,469 fr. ont été récupérés par le produit net de l'exploitation.

(14) Les actions nouvelles sont au nombre de 116,000, dont 89,334 seulement sont émises au taux de 700 fr.; 15,000 ont été échangées en 1858 pour les actions de la ligne de la Teste ; restent à négocier 11,666 actions.

(15) La fusion a été votée par l'assemblée générale du 30 janvier 1859. Les actions de la Teste ont été échangées contre des actions du Midi à raison d'une pour une.

(16) **Situation au 31 décembre 1858.**

ACTIF.

Construction du chemin et de ses dépendances.

Construction du chemin (acquisitions de terrains, terrassements, travaux divers, dépenses diverses).	161.514.138 13	
Matériel et approvisionnements divers pour la voie et le matériel.	101.140.696 13	
Frais de contrôle et de surveillance par l'Etat. . .	233.643 50	
Frais d'administration centrale.	1.273.478 83	
Mobilier, contributions, loyers, impressions et timbre des actions et obligations.	451.233 86	
Solde des intérêts et frais de commission à divers (réseau nouveau)	253.045 28	264.866.240 73
A reporter.		264.866 240 73

Report.		264.866.240 73

Chemin de la Teste.

Dépenses de construction et de matériel correspondant au chiffre des obligations ci-contre	1.050.000 »	
Paiements divers pour la liquidation de l'ancienne Société.	533.812 23	1.583.812 23

Dépenses d'établissement du canal.

Travaux divers.	19.851 72	
Matériel, mobilier et outillage	29.868 68	
Dépenses diverses	23,668 59	73.388 99

Valeurs diverses.

Dû sur les actions anciennes.	4.150 »	
Id. actions nouvelles	1.190.650 »	
Actions en réserve.	13.333.000 »	
Souscription au Sous-Comptoir des chemins de fer.	203.549 50	
Caisse	15.518 88	14.746.868 38

Débiteurs divers.

Banquiers de Bordeaux et de Toulouse	355.057 86	
Divers comptes courants.	2.620.941 37	2.975.999 23
		284.246.309 56

PASSIF.

Capital social, 250,000 actions de 500 fr. chacune.		125.000.000 »
Solde de la prime sur les actions, fonds de réserve.		8.179.399 31
Emprunts de 1856, 1857 et 1858, 338,160 obligations remboursables à 500 francs.		91.986.590 18
840 obligations du chemin de la Teste de 1,000 francs, remboursables à 1,250 francs		1.050.000 »
Subvention de l'Etat pour le chemin de Bordeaux à Cette.		35.000.000 »
Id. id. de Bayonne et embranchement de Narbonne à Perpignan.		16.500.000 »
Solde dû sur les intérêts des actions	2.304.696 82	
Id. id. des obligations.	2.521.243 33	
Id. id. des obligations de la Teste.	19.497 60	4.845.437 75
Cautionnement des fournisseurs et entrepreneurs . .	97.396 12	
Id. des employés	196.080 75	293.476 87
Société générale du Crédit mobilier.		211.542 68
Effets à payer.		1.179.862 77
		284.246.309 56

Compte général de l'exploitation des chemins du Midi (année 1858).

DÉPENSES.

ADMINISTRATION CENTRALE ET SERVICE CENTRAL DE L'EXPLOITATION.

	Traitement, indemnités et frais divers du personnel. .		124,946 15	
	Assurances, loyers et contributions		188,791 91	
	Frais de bureau et dépenses diverses.		256,881 31	570,619 37
	Ire DIVISION. — *Mouvement.*			
SERVICE CENTRAL.	Traitement, indemnités et frais divers du personnel	166,615 03		
	Frais de bureau et dépenses diverses.	57,708 19	224,323 22	
SERVICE DES TRAINS.	Traitement, indemnités et frais divers du personnel	215,963 64		
	Eclairage et dépenses diverses.	55,737 97	271,701 61	
SERVICE DES GARES.	Traitement, indemnités et frais divers du personuel	1,499,379 92		
	Chauffage, éclairage et dépenses diverses	225,985 09	1,725,365 01	2,221,389 84
	IIe DIVISION. — *Service commercial et perception.*			
SERVICE COMMERCIAL.	Traitement, indemnités et frais divers du personnel	160,063 75		
	Frais de bureau et dépenses diverses.	57,671 02	217,734 77	
SERVICE DE LA PERCEPTION.	Traitement, indemnités et frais divers du personnel	90,968 72		
	Frais de bureau et dépenses diverses	113,144 22	204,112 94	421,847 71
	IIIe DIVISION. — *Matériel et ateliers.*			
SERVICE CENTRAL.	Traitement, indemnités et frais divers du personnel	62,960 79		
	Frais de bureau et dépenses diverses.	21,762 78	84.723 57	
TRACTION.	Personnel, mécaniciens, chauffeurs, etc. . . .	673,016 84		
	Combustible.	1,228,696 90		
	Huile, graisse et chiffons.	140,378 42		
	Dépenses diverses	231,213 71	2,273,305 87	
	A reporter.		2,358,029 44	3,213,856 92

	Report.		2,358,029 44	3,213,856 92
RÉPARATIONS DU MATÉRIEL	Entretien et grosses réparations des machines, voitures et wagons. . .	1,009,486 50		
	Graissage des trains et dépenses diverses	155,155 06	1,164,641 56	3,522,671 »

IVe DIVISION. — *Service de la voie.*

SERVICE CENTRAL.	— Personnel et dépenses diverses.	164,991 14	
SURVEILLANCE.	— Personnel et dépenses diverses.	314,230 15	
ENTRETIEN.	— Personnel et dépenses diverses.	836,931 63	1,316,152 92
	Total des dépenses. . . .		8,052,680 84

EXCÉDANT DES RECETTES SUR LES DÉPENSES.

Amortissement et intérêts des obligations de la Teste.	53,375 »	
Solde porté au crédit du compte d'intérêts.	7,298,380 37	7,351,755 37
		15,404,436 21

RECETTES.

PRODUITS DE L'EXPLOITATION.

Voyageurs.		7,523,370 »
Bagages.	270,099 27	
Transport des chiens.	12,364 05	
Articles de messageries.	899,799 88	
Voitures et malles	17,122 60	
Transport des chevaux	26,237 95	1,225,623 75
Transport des marchandises.		7,482,948 42
Transport de bestiaux		443,728 31
Magasinage	19,526 75	
Produits divers.	89,397 25	108,924 »
Ensemble.		16,784,594 48

A déduire :

Impôt du dixième sur le prix des places.	968,289 01	
Indemnités pour pertes d'effets, avaries, retards, etc.	93,126 69	
Détaxes et réductions.	94,700 88	
Subventions diverses	116,646 99	
Timbre pour lettres de voitures	107,394 70	1,380,158 27
		15,404,436 21

Compte général de l'exploitation du canal latéral à la Garonne.

DÉPENSES.

Administration centrale.

Assurances, contributions foncières et mobilières	20,690 51	
Dépenses diverses	3,976 06	24,666 57

Service central de l'exploitation.

Personnel et dépenses diverses du personnel	34,214 25	
Frais de bureau et dépenses diverses	2,256 81	36,471 06

Service de l'entretien.

Personnel et dépenses diverses du personnel	102,372 49	
Terrassements	42,847 84	
Ouvrages d'art	39,579 08	
Chemins de halage	2,016 95	
Frais de bureau et dépenses diverses	5,325 44	
Plantations	5,563 71	
Bâtiments	2,537 39	
Indemnités pour filtrations, dommages, etc.	10,706 94	210,949 84

Service de la perception.

Personnel et dépenses diverses du personnel	19,321 98	
Frais de bureau et dépenses diverses	3,928 25	23,250 23
Total des dépenses		295,337 70
Bénéfice porté au compte d'intérêts		404,710 78
		700,048 48

RECETTES.

PRODUITS DE L'EXPLOITATION.

Péages.

Marchandises diverses	663,025 61	
Voyageurs	117 50	
Bestiaux	125 39	
Futailles vides	10,652 02	
Bateaux vides	15,651 85	
Divers	7,125 47	696,697 84
A reporter		696,697 84

Report		696,697 84

Recettes diverses.

Affermage de la pêche	2,279 50	
Affermage des talus et des francs-bords	19,135 09	
Loyers de terrains, chantiers, etc.	6,276 37	
Produits des plantations.	5,166 75	
Concessions de forces motrices.	19,400 73	
Produits divers.	1,513 17	53,771 61
Total.		750,469 45
A déduire :		
Détaxes et indemnités de péage		50,420 97
		700,048 48

Compte général de l'exploitation du canal du Midi.

DÉPENSES.

Administration centrale.

Assurances, contributions foncières, patentes.	25,531 76	
Dépenses diverses	3,571 43	29,103 19

Service central de l'exploitation.

Personnel et dépenses diverses du personnel	22,238 76	
Frais de bureau et dépenses diverses.	8,057 19	30,295 95

Service de l'entretien.

Personnel et dépenses diverses du personnel	51,214 47	
Terrassements.	13,995 16	
Ouvrages d'art.	14,407 73	
Chemins de halage.	1,336 25	
Bâtiments.	2,030 36	
Plantations	2,975 52	
Indemnités de dommages.	81 47	
Remorquages	27,235 54	113,276 50

Perception.

Personnel et dépenses diverses du personnel.		28,906 48
Dépenses d'exploitation		201,582 12
Pensions dues aux anciens employés	43,317 08	
Intérêts des obligations	60,000 »	
Redevance	371,500 »	474,817 08
		676,399 20

RECETTES.

Péages divers.

Marchandises diverses	571,466 37	
Voyageurs.	367 40	
Bestiaux.	4,686 90	
Bateaux vides.	3,349 07	
Divers	1,868 62	581,738 45

Recettes diverses.

Affermage de la pêche.	682 50	
Affermage des talus et francs-bords.	5,631 63	
Location de terrains, maisons, chantiers, etc.	6,054 50	
Plantations	380 55	
Produits des usines	9,380 »	
Concessions d'irrigations	535 »	
Remorquages	18,042 90	
Produits divers	2,362 43	43,069 51
Total.		624,807 96
A déduire :		
Détaxes et indemnités de péages		2,030 10
		622,777 86
Perte portée au compte d'intérêts.		53,621 34
		676,399 20

(17) 25 août 1859. Mont-de-Marsan à Riscle. . . . . 48 kil.
24 sept. — Riscle à Tarbes . . . . 51 — 99 kil.

(18) La recette kilométrique des onze premiers mois de 1859 s'est élevée à 23,328 fr.; pour l'époque correspondante de 1858 elle n'a été que de 17,734 fr.

Voici les numéros des obligations amorties en 1859 :

Tirage au sort du 5 février 1859.

11 obligations de la Compagnie de Bordeaux à la Teste, remboursables à 1,250 fr. à partir du 1er juillet 1859 :

Nos 29, 74, 128, 254, 278, 368, 578, 631, 643, 657, 866.

Tirage au sort du 11 juin 1859.

764 obligations de la Compagnie, remboursables à 500 fr. à partir du 1er juillet 1859.

254 obligations de l'emprunt du 10 février 1856 :

Nos 60,901 à 61,000
29,101 » 29,200
122,701 » 122,754

170 obligations de l'emprunt du 26 juillet 1857 :

N°s 163,800 à 163,900
246,101 à 246,170

170 obligations de l'emprunt du 25 novembre 1857 :

N°s 335,101 à 335,200
348,101 à 348,170

170 obligations de l'emprunt du 28 décembre 1858 :

N°s 377,701 à 377,800
349,801 à 349,870

Actes officiels.

La Compagnie du Midi, comme celle de l'Ouest, invoquait des motifs spéciaux qui, suivant elle, justifiaient l'adoption en sa faveur de dispositions exceptionnelles. Elle rappelait que sa concession primitive, celle des chemins de fer de Bordeaux à Cette, à Bayonne et à Perpignan, avait été faite en prévision d'une dépense de 169 millions, sur laquelle l'Etat donnait une subvention de 51,500,000 francs.

Or, il est constaté aujourd'hui, disait-elle, que les dépenses réelles excéderont ce chiffre de plus de 100 millions, tandis que les recettes nettes n'atteignent même pas le chiffre des prévisions. En ce qui touche le réseau des Pyrénées, la dépense à la charge de la Compagnie était évaluée à 114 millions pour une longueur de 652 kilom.; la recette était présumée devoir s'élever à 10,000 francs bruts par kilomètre, et à 9,500 francs nets. Mais, en présence des faits qui s'accomplissent chaque jour, ajoutait la Compagnie, devant les enseignements de l'expérience, devant l'insuffisance des produits que donnent partout les lignes secondaires ouvertes dans ces derniers temps, il n'est plus possible d'admettre les chiffres qui ont servi d'élément à la concession. Pour placer la Compagnie du Midi sur des bases solides et la mettre en mesure de mener ses entreprises à bonne fin, il était nécessaire, suivant elle, que l'on admît comme mesure fondamentale, et indépendamment de diverses clauses accessoires, les dispositions suivantes : construction par l'Etat, dans les conditions de la loi de 1842, des embranchements de Castres, Pézénas et Clermont, et de

toutes les lignes du réseau pyrénéen, à la seule exception de celle de Mont-de-Marsan à Tarbes, moyennant l'abandon par la Compagnie de la subvention de 24 millions qui lui a été attribuée ; construction, dans les mêmes conditions, d'une ligne nouvelle de Perpignan à Port-Vendres ; exécution par la Compagnie seule, à ses risques et périls, de la ligne de Bayonne à Irun ; participation de l'Etat pour moitié, soit pour 4 millions, à la dépense du pont de Bordeaux exécuté en participation avec la Compagnie d'Orléans ; attribution d'une garantie d'intérêt, avec amortissement au taux de 4 0/0, pendant cinquante ans, sur le capital réel de premier établissement des lignes formant la concession primitive du Midi, c'est-à-dire sur un capital de 214 millions environ ; enfin, attribution de la même garantie sur le montant de l'évaluation du réseau pyrénéen.

Plus tard, dans le cours des négociations, la Compagnie a modifié ces premières propositions, en réduisant à la ligne de Toulouse à Bayonne, avec embranchement de Bagnères-de-Bigorre et sur Dax, la partie du réseau des Pyrénées dont elle demandait l'exécution dans les conditions de la loi de 1842.

La Compagnie du Midi est aujourd'hui placée dans la situation suivante :

Les concessions primitives comprennent le chemin de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Perpignan ; le chemin de la Mothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan et le canal latéral à la Garonne.

Il a été affecté à ces lignes, ainsi que nous l'avons dit, une subvention de 51,500,000 fr. et, en outre, une garantie pendant cinquante ans de 4 0/0 sur une somme de 118,000,000 fr.. dont 51,000,000 fr. sont garantis avec intérêt et amortissement, et 67,000,000 fr. avec intérêt simple.

Si l'on ajoute à ces lignes celle de Bordeaux à la Teste, qui est annexée à la concession du Midi par un traité de fusion, le prolongement de la Teste à Arcachon, récemment livré à l'exploitation, et le raccordemen de Bordeaux, concédé pour moitié à la Compagnie du Midi, et pour l'autre moitié à celle d'Orléans, on forme un premier groupe qui pourrait être considéré comme constituant l'ancien réseau de la Compagnie, et dont la longueur totale est de 798 kilomètres.

Les dépenses totales de construction de l'ancien réseau, tel qu'il vient d'être défini, peuvent être fixées à 239,500,000 fr., déduction faite de la subvention de l'Etat, mais y compris une somme de 20,500,000 fr., applicable aux travaux de raccordement avec le chemin d'Orléans, au rachat du chemin de la Teste, à la construction des routes agricoles des Landes,

et à la pose d'une double voie sur une longueur supplémentaire de 200 kilomètres.

Les autres lignes concédées à la Compagnie du Midi, et qui peuvent être considérées comme devant former son nouveau réseau, sont les suivantes :

Ligne de Toulouse à Bayonne, avec embranchement sur Foix, sur Bagnères-de-Bigorre et sur Dax ; lignes d'Agen et de Mont-de-Marsan à Tarbes : embranchement d'Agde à Clermont, et enfin, embranchement sur Castres concédé à titre éventuel.

La longueur de ce réseau est de 688 kilomètres pour les concessions définitives, et de 49 kilomètres pour l'embranchement de Castres. Les dépenses sont évaluées, pour le réseau des Pyrénées, à 138,000,000, dont il convient de déduire la subvention de l'Etat, montant à 24,000,000 ; pour l'embranchement sur Clermont, à 8,000,000; et pour celui de Castres, à 9,000,000. La dépense à la charge de la Compagnie, pour cette partie de sa concession, s'élèverait ainsi à 131,000,000 de francs.

La situation de la Compagnie du Midi a été l'objet de la plus sérieuse attention; ce n'est qu'après avoir examiné avec un soin scrupuleux ses diverses demandes, qu'on a déterminé les conditions qui ont paru pouvoir être offertes à cette Compagnie.

Le concours de l'Etat dans les travaux de raccordement de Bordeaux, concours qui, du reste, n'est pas demandé par la Compagnie d'Orléans, a dû être immédiatement écarté. Il en est de même des demandes accessoires, telles que l'abandon à la Compagnie des terrains conquis sur l'étang de Thau, près de la gare de Cette, la franchise pour ce port et pour celui de Port-Vendres, la concession de la pose des rails sur les quais de Bordeaux ; ces diverses demandes engageaient des questions graves qui ne pouvaient être résolues d'une manière incidente. Une demande plus importante a été également écartée, c'est celle qui avait pour objet de porter de 118,000,000 à 214,000,000 de francs le capital garanti par l'Etat pour les lignes formant la concession primitive de la Compagnie. Cette mesure, qui eût créé à la Compagnie du Midi une situation différente de celle de toutes les autres, n'a pas paru admissible.

Mais on a pensé qu'il était équitable d'appliquer, dans une certaine mesure, à cette Compagnie, comme à celle de l'Ouest, les dispositions de la loi du 11 juin 1842, en même temps qu'on accorderait aux lignes formant son nouveau réseau une garantie d'intérêt à 4 0/0 avec amortissement.

Il est incontestable, en effet, que les dépenses faites et à faire pour l'achèvement de son réseau primitif ont excédé dans une notable proportion ses prévisions, comme celles du gouvernement. Ces dépenses, évaluées dans le principe à 118,000,000, déduction faite de la subvention de l'Etat, s'élèveront par le fait, y compris les travaux du raccordement de Bordeaux, et quelques dépenses accessoires, à 239,500,000 fr. On doit espérer, sans doute, que, dans un avenir prochain, cet excédant sera couvert par l'augmentation des produits qui suivent une progression rapide, depuis que l'affermage du canal du Midi a fait cesser une lutte fatale à tous les intérêts. Néanmoins, on ne peut disconvenir que les données qui ont servi de base à la concession première se trouvent considérablement modifiées par les faits.

Quant aux chemins des Pyrénées, ils présentent sur plusieurs points, notamment sur une partie de la ligne de Toulouse à Bayonne, des difficultés graves d'exécution et des produits incertains.

Il a paru, après mûr examen, que l'on tiendrait un juste compte de ces diverses circonstances, si l'on exécutait dans les conditions de la loi de 1842 la ligne de Toulouse à Bayonne, à charge par la Compagnie de renoncer, d'une part, à la subvention de 24 millions allouée pour l'ensemble du réseau pyrénéen; de l'autre à celle de 4 millions de francs, formant la part de l'Etat dans la construction des routes agricoles des Landes.

La ligne de Toulouse à Bayonne présente une longueur de 328 kilomètres. Les dépenses de construction à la charge de l'Etat s'élèveraient à 43 millions de francs; mais la Compagnie renonçant à recevoir une subvention de 28 millions de francs qui lui est acquise, l'Etat n'accorderait par le fait qu'un supplément de subvention de 15 millions de francs.

Les deux lignes nouvelles dont la Compagnie demande la concession sont, d'une part, le chemin de Bayonne à Irun, et l'autre, celui de Perpignan à Port-Vendres, qui serait exécuté dans les conditions de la loi de 1842.

Le chemin de Bayonne à Irun prolongera la ligne de Paris à Bayonne jusqu'à la frontière espagnole, et en se reliant avec le chemin du Nord de l'Espagne, dont les travaux marchent rapidement vers la France, il établira une communication directe entre Paris et Madrid. Cette concession ne fera pas obstacle à la construction ultérieure du chemin des Aldudes, qui, de Bayonne, doit remonter la vallée de la Nive, pour aboutir directement à Pampelune. Mais la ligne d'Irun, dont la longueur n'est que de

35 kilomètres et l'évaluation de 12 millions de francs, permettra d'établir, dans un bref délai et avec une dépense modérée, une première jonction entre les réseaux de chemins de fer de France et d'Espagne. Les avantages de ce projet sont incontestables, et la convention accorde la concession du chemin de Bayonne à Irun et à la Compagnie du Midi, qui s'engage à l'exécuter à ses risques et périls.

La ligne de Perpignan à Port-Vendres a paru également digne de fixer l'attention du gouvernement. A toutes les époques, Port-Vendres a été signalé comme présentant une haute importance militaire et nautique. Il offre aux navires venant de la côte d'Espagne ou d'Afrique un accès rapide et un abri sûr, alors que la navigation est impraticable dans le golfe de Lion. Port-Vendres est d'ailleurs le port français le plus voisin des côtes d'Algérie, et cette situation peut offrir une grande utilité pour les relations avec nos provinces d'Afrique. On doit reconnaître, d'un autre côté, que le trafic commercial de cette ligne ne serait pas suffisant pour en compenser la dépense, et que sa construction est surtout commandée par des intérêts publics. Il paraît donc juste d'en exécuter les travaux dans les conditions de la loi de 1842, si après l'accomplissement des formalités d'enquête, l'utilité publique en est reconnue. On se borne, quant à présent, à en accorder la concession éventuelle.

A ces dernières concessions on a ajouté celle du prolongement jusqu'à Lodève de l'embranchement d'Agde à Clermont. Ce prolongement, dont l'étendue n'excédera pas 17 kilomètres, desservira un centre manufacturier des plus importants, et sera un véritable bienfait pour une nombreuse population industrielle.

Si ces propositions sont admises, le nouveau réseau de la Compagnie du Midi se composera :

Des chemins des Pyrénées ;

De l'embranchement d'Agde à Clermont et Lodève ;

De la ligne de Bayonne à Irun ;

Concédés à titre définitif.

Et des lignes suivantes, concédées à titre éventuel :

Embranchement de Castres ;

Ligne de Perpignan à Port-Vendres.

Le nouveau réseau, ainsi constitué, comprend 740 kilomètres concédés définitivement, et 85 kilomètres concédés à titre éventuel, soit en totalité 825 kilomètres.

La dépense à la charge de la Compagnie s'élève, pour les concessions définitives, à 119 millions de francs.

Et pour les concessions éventuelles, savoir :

Embranchement de Castres.........	9,000,000 fr.
Ligne de Port-Vendres.............	4,000,000

Ce qui porte à 132,000,000 de francs la dépense totale à faire par la Compagnie pour les lignes qui formeraient son nouveau réseau.

D'après les conventions actuellement en vigueur, un capital de 112,000,000 de francs, afférents au réseau des Pyrénées, est l'objet d'une garantie d'intérêt de 4 0/0, entièrement distincte de celle qui a été précédemment attribuée à l'ancien réseau de la Compagnie.

On propose aujourd'hui d'accorder une garantie d'intérêt de 4 0/0, avec amortissement, pour un terme de cinquante ans, à l'ensemble des ignes qui doivent composer le nouveau réseau du Midi, en limitant respectivement à 119,000,000 et 13,000,000 de francs le capital garanti, d'une part, pour les concessions définitives, de l'autre, pour les concessions éventuelles.

Mais en même temps on a stipulé, comme dans les conventions passées avec les autres Compagnies, que tous les produits nets de l'ancien réseau qui excéderaient, en moyenne, un revenu kilométrique déterminé, seraient appliqués, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Le chiffre maximum, au delà duquel l'excédant de revenu net de l'ancien réseau est reporté sur le nouveau, a été fixé à 19,500 francs par kilomètre.

Il est expliqué d'ailleurs que ce revenu doit être accru des produits nets du canal latéral à la Garonne, et de ceux du canal du Midi pendant la durée dub ail d'affermage de ce canal.

Telles sont les bases de la convention provisoire passée avec la Compagnie du Midi. Les autres dispositions sont entièrement conformes à celles des conventions dont nous nous sommes précédemment occupé.

CHEMIN DE FER DE GRAISSESSAC A BÉZIERS. —

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATE de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
Graissessac à Béziers	1858	27 mars 1852	53	Graissessac à Béziers. . . .	(1) 20 sept. 1858	43	31.772.757
—	1859	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	. . .	. . . .
Bességes à Alais. . .	1857	7 juin 1854.	33	Bességes à Alais et embranch. Trelys. .	(2) 1er déc. 1857.	31	9.472.388
—	1858	. . . .	. . .	. . . .	(3) 3 mars 1858.	33	12.000.875
—	1859 jusqu'au 1 décem.	. . . .	. . .	. . . .	. . . .	33	. . . .

(1) Béziers à Bédarieux, 43 kil.

Voici les numéros des obligations sorties au tirage du 28 septembre 1858. 118 obligations remboursables à 250 fr. à partir du 1er octobre 1858.

177	2.409	6.219	9.547	13.120	16.812	20.617	23.858
290	2.538	6.302	9.750	13.269	16.930	21.259	24.080
300	2.975	7.510	9.866	13.278	16.991	21.522	24.109
493	3.235	7.612	9.911	13.307	17.511	21.556	24.197
710	3.523	7.976	10.181	13.699	17.671	21.639	24.348
795	3.635	7.990	10.674	13.715	17.905	21.699	24.927
807	3.862	8.155	10.829	13.724	18.275	22.256	25.162
890	4.117	8.230	10.840	14.013	18.528	22.829	25.414
1.123	4.619	8.476	10.914	14.059	18.923	22.949	25.447
1.298	4.830	8.479	11.499	14.388	19.194	22.984	25.497
1.330	4.831	8.490	11.644	15.308	19.979	23.048	25.975
1.402	5.004	9.000	12.132	15.419	19.981	23.142	26.112
1.918	5.210	9.060	12.496	15.631	20.114	23.230	26.151
1.953	5.232	9.247	12.848	16.605	20.291	23.465	
2.362	5.819	9.320	12.894	16.635	20.453	23.725	

Tirage au 30 septembre 1859 de la première émission, 123 ; de la deuxième, 170 obligations, remboursables à partir du 1er octobre 1859, au capital de 250 francs.

Numéros de la première émission :

173	2.572	4.955	8.673	12.911	14.898	16.976	19.875	21.828	25.021
288	2.813	5.653	8.715	13.214	15.076	17.300	19.891	22.274	25.305
477	3.079	5.670	9.197	13.544	15.201	17.526	19.938	22.321	25.631
701	3.158	5.799	9.381	13.785	15.421	17.695	20.166	22.333	25.657
844	3.296	5.912	9.442	13.894	15.620	17.827	20.289	22.387	25.888
972	3.352	6.398	9.760	14.020	15.769	18.000	20.544	22.948	26.341
979	3.545	6.529	10.155	14.032	15.950	18.310	20.639	22.992	
983	3.697	7.197	10.483	14.226	15.964	18.496	20.994	23.380	
1.118	3.724	7.568	11.047	14.235	15.998	18.848	21.362	23.532	
1.252	3.911	7.950	11.970	14.374	16.122	19.210	21.503	23.609	
1.341	3.964	8.081	12.143	14.624	16.528	19.654	21.517	24.281	
1.399	4.559	8.252	12.173	14.632	16.641	19.709	21.760	24.314	
1.860	4.597	8.448	12.626	14.761	16.751	19.840	21.784	24.529	

HEMIN DE FER DE BESSÉGES A ALAIS.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	Prix de remboursem.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
18.000.000	36.000	500	500	15.330.000	109.500	7.50	140	250	1929	19.144	.....	...	100 à 427 1/2
.....	.....	...	..	....	.....	..	..	..	..	......	.....	...	125 à 206 1/4
6.000.000	12.000	500	500	6.000.875	22.610	15	280	500	1956	71.648	.....	4 0/0	575 à 550
6.000.000	12.000	500	500	....	.....	..	..	..	..	989.516	541.071	4 0/0	400 à 565
.....	.....	...	..	....	.....	..	..	..	..	(4) 1.100.587	.....	...	440 à 625

Numéros de la deuxième émission :

701	à	710	17.751	à	17.760
3.170	à	3.180	20.941	à	20.950
5.971	à	4.980	21.701	à	21.710
6.921	à	6.930	24.141	à	24.150
7.261	à	7.270	34.211	à	34.220
10.791	à	10.800	34.981	à	34.990
11.991	à	12.000	36.021	à	36.030
13.941	à	13.950	37.311	à	37.320
17.351	à	17.360			

(2) Bességes à Alais, 31 kilom.

(3) Robiac à Trelys, 2 kilom.

(4) La recette kilométrique pour les onze premiers mois de 1859 s'est élevée à 33,351 fr.; pour l'époque correspondante de 1858, elle n'a été que de 27,304 fr.

Voici les numéros des obligations sorties des tirages au sort en 1857 et 1858 :

Tirage du 29 décembre 1857.

23 obligations, remboursables à 500 fr. à partir du 1er avril 1858. —

Emprunt 1855.

3.071 à 3.080 10 obligations.
561 à 562 2 —

Emprunt 1856.

5.651 à 5.660 10 obligations.
4.131 1 —

Tirage du 29 décembre 1858.

40 obligations remboursables à 500 fr. à partir du 1er avril 1859.

Emprunt 1856.

691 à 700 10 obligations.
7.061 à 7.063 3 —

Emprunt 1857.

3.031 à 3.040 10 obligations.
5.231 à 5.235 5 —

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la Mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
St-Etienne à la Loire	1841	26 fév. 1823	18	Saint-Étienne à Andrézieux. .	1er oct. 1828	18	2.327.190
—	1842	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	2.365.258
—	1843	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	2.470.039
—	1844	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	2.747.454
—	1845	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	2.820.828
—	1846	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	3.010.266
—	1847	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	3.305.685
—	1848	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	3.375.360
—	1849	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	3.389.955
—	1850	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	3.409.218
—	1851	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	3.436.272
—	1852	. . . . . .	18	. . . .	. . . . . .	18	3.448.780
—	1853	17 mai 1853.	18	La Compagnie prend le nom de Rhône-et-Loire	. . . . . .	18	. . . . . .
Saint-Etienne à Lyon	1841	7 juin 1826.	57	Saint-Étienne à Lyon.	(1) 1830 à 1833	57	17.500.000
—	1842	. . . . . .	57	. . . .	. . . . . .	57	18.000.000
—	1843	2 avril 1843.	65	Montrambert à Saint-Etienne.	. . . . . .	57	18.270.644
—	1844	. . . . . .	65	. . . .	. . . . . .	57	19.439.442
—	1845	. . . . . .	65	. . . .	. . . . . .	57	19.094.864
—	1846	. . . . . .	65	. . . .	(2) 27 janv. 1846	60	21.272.160
—	1847	. . . . . .	65	. . . .	. . . . . .	60	21.582.422
—	1848	. . . . . .	65	. . . .	. . . . . .	60	21.915.862
—	1849	. . . . . .	65	. . . .	. . . . . .	60	21.939.023
—	1850	. . . . . .	65	. . . .	. . . . . .	60	22.014.974
—	1851	. . . . . .	65	. . . .	(3) 1er janv. 1851	65	23.168.962
—	1852	. . . . . .	65	. . . .	. . . . . .	65	23.238.154
—	1853	17 mai 1853.	65	Fusion dans la Ce Rhône-et-Loire (10)	. . . . . .	65	. . . . . .
Loire	1841	27 août 1824.	67	Andrézieux à Roanne.	5 fév. 1834.	67	8.900.000
—	1842	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	9.000.935
—	1843	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	9.409.325
—	1844	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	10.423.271
—	1845	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	10.608.364
—	1846	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	11.051.6-6
—	1847	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	11.502.677
—	1848	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	11.616.670
—	1849	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	11.710.977
—	1850	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	12.013.323
—	1851	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	12.050.146
—	1852	. . . . . .	67	. . . .	. . . . . .	67	12.096.331
—	1853	17 mai 1853.	67	Fusion dans la Ce Rhône-et-Loire (11)	. . . . . .	67	. . . . . .
Rhône-et-Loire. . .	1853	17 mai 1853.	(4) 150	Fusion des 3 Ces précédentes..	Fusion. . .	150	. . . . . .
—	1853	26 déc. 1853.	150	Fusion dans le Grand-Central (12)	. . . . . .	150	. . . . . .
Montluçon à Moulins.	. . .	17 oct. 1854.	85	Montluçon à Moulins et embranchement Bézenet	. . . . . .	. . .	. . . . . .
—	. . .	12 déc. 1855.	85	Fusion dans le Grand-Central (13)	. . . . . .	. . .	. . . . . .
Grand-Central . . .	1853	1853. . .	(5) 464	Fusion et nouvelles concessions	(5)	150	38.882.852

DU GRAND-CENTRAL

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS plus bas et plus haut des ACTIONS.
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	PRIX du remboursement.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et Intérêt.	
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
6.000.000	12.000	500		4.000.000	l'État.					436.526	319.563		
6.000.000	12.000	500								369.352	348.091		
6.000.000	12.000	500		2.000.000	4.000	25	500	500	conv.	437.815	331.240		
6.000.000	12.000	500								516.896	403.562		
6.000.000	12.000	500								592.425	427.400		
6.000.000	12.000	500								621.381	437.702		
6.000.000	12.000	500								690.210	472.524		
6.000.000	12.000	500								401.199	297.763		
6.000.000	12.000	500								459.128	281.382		
6.000.000	12.000	500								512.514	297.669		
6.000.000	12.000	500								437.696	275.280		
6.000.000	12.000	500								498.676	302.582		
.....	.....	...	...	.....	.....	...	...	...	...	.....	.....	...	.....
11.000.000	2.200	5000	3000							3.906.558	2.374.879		1080—1100
11.000.000	2.200	5000	5000							4.287.050	2.878.422		1110—1160
11.000.000	2.200	5000	5000							3.824.050	2.493.937		1175—1175
11.000.000	2.200	5000	5000							4.219.495	2.498.441		1200—1215
11.000.000	2,200	5000	5000							4.686.465	2.560.635		1210—1220
11.000.000	2.200	5000	3000							4.794.829	2.931.338		1110—1170
11.000.000	2.200	5000	5000							5.298.075	3.131.529		1145—1180
11.000.000	2.200	5000	5000							4.241.584	2.587.672		
11.000.000	2,200	5000	5000							4.564.785	2.523.252		950—950
11.000.000	2.200	5000	5000	(9) 11.496.201	7.219	50	div.	1250	1871	4.860.034	2.563.537		
11.000.000	2.200	5000	5000							4.938.026	2.772.679		915—1010
11.000.000	2.200	5000	5000							5.308.673	2.804.625	109.45	
.....	.....	...	...	.....	.....	...	...	...	...	.....	.....	...	1100—1105
6.000.000	12.000	500		4.000.000	État.					428.958	383.537		
6.000.000	12.000	500		2.000.000	4.000	30	500	500	1872	487.814	432.872		
6.000.000	12.000	500								549.583	438.605		
6.000.000	12.000	500		990.000	1.980	20	500	500	1872	684.889	513.646		
6.000.000	12.000	500								824.365	563.200		
6.000.000	12.000	500								879.035	618.772		
6.000.000	12.000	500								1.167.348	816.563		
6.000.000	12.000	500								769.594	592.143		
6.000.000	12.000	500								838.278	609.787		
6.000.000	12.000	500								863.182	605.942		
6.000.000	12.000	500								822.431	653.072		
6.000.000	12.000	500								1.0.2.937	756.512		
.....	.....	...	...	51.307.000	102.614	25	500	625	1952				
30.000.000	60.000	500	100	19.092.900	63.643	15	300	500	1952				
				4.000.000	État.								
.....	.....	...	...	.....	.....	...	...	...	...	.....	.....	...	.....
22.000.000	44.000	500	250										
22.000.000	44.000	500	250										
				(15) 51.307.000	102.614	25	500	625	1952				
90.000.000	180.000	500	250	(15) 19.092.900	63.643	15	300	500	1952	7.830.815	4.051.360	4 0/0	507 1/2—600
				(16) 39.302.100	131.007	15	300	500	1952				
				(15) 4.000.000	État.								

NOMS des COMPAGNIES.	ANNÉES DE L'EXPLOITATION.	DATES DES DÉCRETS ou CONCESSIONS.	LONGUEUR CONCÉDÉE.	EXTRÉMITÉS DES LIGNES.	DATES de la mise en EXPLOITATION.	LONGUEUR EXPLOITÉE.	FRAIS D'ÉTABLISSEMENT.
							fr.
—	1854	. . . . . .	464	. . . .	. . . . . .	150	38.882.852
—	1855	7 avril 1855	(6) 1.228	Fusion et nouvelles concessions	1855. . . . (7)	119	61.306.699
—	1856	. . . . . .	1.228	. . . .	1856. . . . (8)	136	121.460.884
—	1857	19 juin 1857.	1.228	Partage entre l'Orléans et Paris à Lyon et à la Méditerranée (14)	. . . . . .	136	140.719.931

NOTES.

(1) 10 octobre 1830, Rive-de-Gier à Givors . . . . kil. 15
3 août 1832, Givors à Lyon. 21
4 avril 1833, Rive-de-Gier à Saint-Etienne. 21

57

(2) Montaud à Saint-Etienne. 3
(3) Montaud à Montrambert. 5
(4) Fusion des Compagnies Saint-Etienne à la Loire. . . . . 18 kil.
Saint-Etienne à Lyon 65
Loire. 67

150

(5) Fusion de Rhône-et-Loire 150
Concessions nouvelles :
21 avril 1853, Clermont à Lempdes. 63
— Coutras à Périgueux 76
— Montauban au Lot et embranchement 175

464

(6) Saint-Etienne à Lempdes 173
Lempdes au Lot et à Périgueux. 331
Limoges à Périgueux. 101
Périgueux à Agen 135
Marcillac à Rodez 24

A reporter. 764

du Grand-Central.

CAPITAL — ACTIONS				CAPITAL — OBLIGATIONS						EXPLOITATION			COURS
MONTANT total.	NOMBRE des Actions	VALEUR nominale.	SOMME versée.	PRODUIT des Émissions.	NOMBRE des Obligations	INTÉRÊT.	PRIX de l'émission.	PRIX du rembours.	Remboursables jusqu'en	RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et intérêt.	plus bas et plus haut des ACTIONS.
fr.	fr.	fr.	fr.	fr.		fr.	fr.	fr.		fr.	fr.		fr.
90.000.000	180.000	500	350	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	9.920.342	5.038.550	4 0/0	387 1/2—537 1/2
90.000.000	180.000	500	450	(17) 13.260.000	44.200	15	300	500	1959	929.140	960.006	4 0/0	505—670
				(18) 13.500.000	45.000	15	300	500	1959				
				27.000.000	90.000	15	300	500	1959				
(13) 112.000.000	224.000	500	500	18.264.000	60.880	15	300	500	1959	1.628.827	1.720.366	4 0/0	540—758
. . . . . .	. . . .	. .	. .	. . . . . .	. . . .	. .	. .	. .	. .	. . . . . .	. . . . . .	. . .	585—631 1/4

Report.	764
Saint-Germain à Clermont, cédée par l'Orléans.	65
	829
A déduire : la ligne Rhône-et-Loire, cédée au Bourbonnais.	150
	679
12 décembre 1855, fusion de la Compagnie Montluçon à Moulins	85
	764

(7) 7 avril 1855,	cession de la ligne Rhône-et-Loire.		150
7 mai	—	Saint-Germain à Clermont.	65
2 juillet	—	Clermont à Issoire	35
3 sept.	—	Issoire à Brassac.	19
			119

(8) 8 mai 1856, Brassac à Lempdes	6
20 déc. — Le Lot à Grandzac.	11
	17

(9) Cet emprunt a été émis en dix séries, et le prix d'émission a varié de 1,000 à 1.200 fr. L'ancien emprunt de 3,800,000 fr. a été amorti par le produit de celui-là.

(10) Le prix de la cession de l'actif social tout entier est représenté :

1° Par une annuité, à partir du 1er janvier 1853, de 3 millions de francs représentant à forfait les revenus auxquels pouvait prétendre la Compagnie ;

2° Par l'amortissement nécessaire pour le remboursement du capital en quatre-vingt-dix-neuf ans, et le service en intérêt et amortissement des emprunts, lequel doit avoir lieu avant tout prélèvement autre que celui des frais annuels d'entretien et d'exploitation.

(11) L'ancienne Compagnie a abandonné à la nouvelle ses terrains, voies, immeubles, matériel, etc., moyennant remise de 11,600 obligations de 500 fr. chacune, produisant un intérêt de 15 fr. et remboursables au pair en quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 1er avril 1853. La nouvelle prend en outre à sa charge les deux emprunts contractés par l'ancienne Compagnie de la Loire et du prêt de 4 millions fait par l'Etat.

(12) Les 100 fr. par action versés par les actionnaires de la Compagnie de Rhône-et-Loire leur sont remboursés, et il leur est donné, pour les remplir du prix de leur cession, une prime de 125 fr. par action, payable en obligations libérées rapportant 5 0/0 d'intérêt. La Compagnie du Grand-Central se charge en outre des emprunts contractés par celle du Rhône-et-Loire.

(13) Les 44,000 actions de la Compagnie Montluçon à Moulins, libérées de 250 fr., ont été échangées contre pareil nombre d'actions du Grand-Central libérées de 250 fr., ce qui porte à 224,000 le nombre des actions du Grand-Central.

(14) Voir la Compagnie d'Orléans (note 4).
— de Paris à Lyon et à la Méditerranée (note 6).

(15) Par suite de la cession des chemins de Rhône-et-Loire, cet emprunt est à la charge du Bourbonnais à partir de 1855.

(16) Echange des actions de la Compagnie Rhône-et-Loire, également à la charge du Bourbonnais à partir de 1855.

(17) Acquisition des usines d'Aubin.

(18) Acquisition de la ligne Saint-Germain-des-Fossés à Clermont.

Quant aux réseaux français nous n'avons plus qu'à donner quelques détails sur les recettes kilométriques des diverses Compagnies depuis 1850 jusqu'à 1858, tant par rapport à la longueur totale en exploitation qu'en raison de la longueur moyenne de leurs parcours, et, pour l'année 1858 et les onze premiers mois de 1859, celles des réseaux anciens et nouveaux ; faisant remarquer toutefois qu'il nous a été impossible d'établir cette dernière division en ce qui concerne les réseaux de l'Est et du Midi, par ce motif que la première de ces Compagnies ne fait point cette distinction dans ses bulletins hebdomadaires et que la seconde n'a point encore publié les recettes des 99 kilomètres en exploitation sur le nouveau réseau ; quant à celle-ci, la recette kilométrique ne portera donc que sur les 793 kilomètres en exploitation sur l'ancien réseau.

Les trois Compagnies des Ardennes, de Genève et du Dauphiné ne sont pas divisées, mais elles seront fusionnées ; le réseau de la première fera corps avec le nouveau réseau de l'Est, celui de la seconde avec l'ancien réseau de Paris-Lyon-Méditerranée, et enfin celui de la troisième s'incorporera dans le nouveau réseau de la même Compagnie. Les conditions de ces diverses fusions étant rapportées à la suite des tableaux particuliers se rattachant à chacune de ces Compagnies, il nous a suffi de donner dans les trois tableaux suivants l'évaluation du produit des actions, lequel produit devra servir de base à ces fusions.

RECETTE KILOMÉTRIQUE SUR LA LONGUEUR TOTALE EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE.

COMPAGNIES.	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858			1859 (Jusqu'au 1 déc.)		
									RÉSEAU ancien.	RÉSEAU nouveau.	ENSEMBLE	RÉSEAU ancien.	RÉSEAU nouveau.	ENSEMBLE
	fr.	r.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	41.287	8.663	42.532	49.572	56.852	64.464	60.215	60.087	58.694	....	5 .694	54.809	....	54.809
Est	22.842	17.674	25.905	41.384	36.947	42.096	40.484	34.294	46.354	17.206	33.497	....	....	33.042
Ardennes	....	....	....	....	....	....	....	3.459	....	11.058	11.058	....	18.456	18.456
Ouest	26.297	31.2 2	36.009	43.743	34.460	43.879	44.484	43.786	35.937	....	35.937	38.814	....	38.814
Orléans	15.862	17.910	30.086	33.669	40.461	47.375	43.027	39.457	39.775	5.544	35.970	40.573	3.649	34.039
Paris-Lyon-Méditerranée	30.035	32.498	42.451	47.813	42.467	62.078	55.822	56.745	59.928	30.806	52.898	66.534	31.264	57.712
Lyon à Genève	....	....	....	....	....	....	10.184	14.114	21.266	....	21.266	27.394	....	27.394
Dauphiné	....	....	....	....	....	....	676	9.905	....	13.406	13.406	....	13.430	18.456
Midi	4.215	4.370	4.628	6.141	3.394	9.986	14.925	17.026	19.425	....	19.425	26.384	(1)	26.384
Bességes à Alais	....	....	....	....	....	....	....	2.388	....	....	29.985	....	....	33.351

RECETTE KILOMÉTRIQUE SUR LA LONGUEUR MOYENNE EN EXPLOITATION A LA FIN DE L'ANNÉE.

COMPAGNIES.	1850	1851	1852	1853	1854	1855	1856	1857	1858			1859 (Jusqu'au 1 déc.)		
									RÉSEAU ancien.	RÉSEAU nouveau.	ENSEMBLE	RÉSEAU ancien.	RÉSEAU nouveau.	ENSEMBLE
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.
Nord	41.933	38.665	42.532	49.572	56.852	70.220	60.215	63.213	62.065	....	62.065	55.209	....	55.209
Est	28.471	23.937	29.389	41.384	38.739	44.095	40.638	38.268	46.354	18.963	34.972	....	....	33.632
Ardennes	....	....	....	....	....	....	....	10.808	....	19.057	19.057	....	19.406	19.406
Ouest	26.297	31.282	41.362	43.743	54.988	55.571	45.152	44.463	40.659	....	40.659	39.175	....	39.175
Orléans	17.689	17.910	33.396	36.969	39.437	47.375	45.992	43.568	41.035	7.014	38.061	40.573	4.612	35.411
Paris-Lyon-Méditerranée	30.035	38.063	42.451	47.813	49.201	65.860	58.259	57.739	62.249	32.768	55.276	66.534	35.924	58.682
Lyon à Genève	....	....	....	....	....	....	19.832	19.289	21.962	....	21.962	27.394	....	27.394
Dauphiné	....	....	....	....	....	....	4.209	12.474	....	15.193	15.195	....	18.456	18.456
Midi	4.215	4.570	4.628	6.141	8.005	13.306	18.488	19.247	20.016	....	20.016	26.384	(1)	26.384
Bességes à Alais	....	....	....	....	....	....	....	23.883	....	....	28.605	....	....	33.351

(1) Le calcul est fait sur 793 kilom., quoique 892 kilom. soient en exploitation; mais les recettes des 99 kil. appartenant au rouveau réseau ne sont pas publiées.

ÉVALUATION DU PRODUIT DES ACTIONS

En supposant une augmentation progressive du revenu kilométrique brut de 20 à 30 et 40,000 fr. et en calculant le produit net d'après les bases des traités de fusion.

PRODUIT TOTAL CALCULÉ D'APRÈS LES BASES DES TRAITÉS DE FUSION. Majoration : 36 °/₀. — Frais d'exploitation : 40 °/₀.						PRODUIT NET PAR ACTION.		
Produit kilométriq.	Produit total.	Majorat^on 36 °/₀.	Total.	Frais d'exploitation à 40 °/₀.	Reste à répartir.	Charges permanentes.	Produit net à répartir entre les actions.	Produit net par action.
Ardennes. — Longueur exploitée : 419 kil.						Capital-actions : 42,000,000 fr. Capital-obligat. : 100,000,000 fr.		
20.000	8.380.000	3.016.800	11.396.800	4.558.720	6.838.080	6.000.000	838.080	9.98
21.000	8.799.000	3.167.640	11.966.640	4.786.656	7.179.984	6.000.000	1.179.984	14.05
22.000	9.218.000	3.318.480	12.536.480	5.014.592	7.521.888	6.000.000	1.521.888	18.12
23.000	9.637.000	3.469.320	13.106.320	5.242.528	7.863.792	6.000.000	1.863.792	22.18
24.000	10.056.000	3.620.160	13.676.160	5.470.464	8.205.696	6.000.000	2.205.696	26.26
25.000	10.475.000	3.771.000	14.246.000	5.698.400	8.547.600	6.000.000	2.547.600	30.33
26.000	10.894.000	3.921.840	14.815.840	5.926.336	8.889.504	6.000.000	2.889.504	34.40
27.000	11.313.000	4.072.680	15.385.680	6.154.272	9.231.408	6.000.000	3.231.408	38.47
28.000	11.732.000	4.223.520	15.955.520	6.382.208	9.573.312	6.000.000	3.573.312	42.54
29.000	12.151.000	4.374.360	16.525.360	6.610.144	9.915.216	6.000.000	3.915.216	46.61
30.000	12.570.000	4.525.200	17.095.200	6.838.080	10.257.120	6.000.000	4.257.120	50.68
35.000	14.665 000	5.279.400	19.944.400	7.977.760	11.966.640	6.000.000	5.966.640	71.03
40.000	16.760.000	6.033.600	22.793.600	9.117.440	13.676.160	6.000.000	7.676.160	91.38
Lyon à Genève. — Longueur exploitée : 239 kil.						Capital-actions : 40,000,000 fr. Capital-obligat. : 58,000,000 fr.		
20.000	4.780.000	1.720.800	6.500.800	2.600.320	3.900.480	3.600.000	300.480	3.75
21.000	5.019.000	1.806.840	6.825.840	2.730.336	4.095.504	3.600.000	495.504	6.19
22.000	5.258.000	1.892.880	7.150.880	2.860.352	4.290.528	3.600.000	690.528	8.63
23.000	5.497.000	1.978.920	7.475.920	2.990.368	4.485.552	3.600.000	885.552	11.07
24.000	5.736.000	2.064.960	7.800.960	3.120.384	4.680.576	3.600.000	1.080.576	13.51
25.000	5.975.000	2.151.000	8.126.000	3.250.400	4.875.600	3.600.000	1.275.600	15.94
26.000	6.214.000	2.237.040	8.451.040	3.380.416	5.070.624	3.600.000	1.470.624	18.38
27.000	6.453.000	2.323.080	8.776.080	3.510.432	5.265.648	3.600.000	1.665.648	20.82
28.000	6.692.000	2.409.120	9.101.120	3.640.448	5.460.672	3.600.000	1.860.672	23.26
29.000	6.931.000	2.495.160	9.426.160	3.770.464	5.655.696	3.600.000	2.055.696	25.70
30.000	7.170.000	2.581.200	9.751.200	3.900.480	5.850.720	3.600.000	2.250.720	28.13
35.000	8.365.000	3.011.400	11.376.400	4.550.560	6.825.840	3.600.000	3.225.840	40.32
40.000	9.560.000	3.441.600	13.001.600	5.200.640	7.800.960	3.600.000	4.200.960	52.51
Dauphiné. — Longueur exploitée : 183 kil.						Capital-actions : 17,500,000 fr. Capital-obligat. : 32,500,000 fr.		
20.000	3.660.000	1.317.600	4.977.600	1.991.040	2.986.560	2.000.000	986.560	28.19
21.000	3.843.000	1.383.480	5.226.480	2.090.592	3.135.888	2.000.000	1.135.888	32.45
22.000	4.026.000	1.449.360	5.475.360	2.190.144	3.285.216	2.000.000	1.285.216	36.72
23.000	4.209.000	1.515.240	5.724.240	2.289.696	3.434.544	2.000.000	1.434.544	40.99
24.000	4.392.000	1.581.120	5.973.120	2.389.248	3.583.872	2.000.000	1.583.872	45.25
25.000	4.575.000	1.647.000	6.222.000	2.488.800	3.733.200	2.000.000	1.733.200	49.51
26.000	4.758.000	1.712.880	6.470.880	2.588.352	3.882.528	2.000.000	1.882.528	53.79
27.000	4.941.000	1.778.760	6.719.760	2.687.904	4.031.856	2.000.000	2.031.856	58.05
28.000	5.124.000	1.844.640	6.968.640	2.787.456	4.181.184	2.000.000	2.181.184	62.32
29.000	5.307.000	1.910.520	7.217.520	2.887.008	4.330.512	2.000.000	2.330.512	66.59
30.000	5.490.000	1.976.400	7.466.400	2.986.560	4.479.840	2.000.000	2.479.840	70.85
35.000	6.405.000	2.305.800	8.710.800	3.484.320	5.226.480	2.000.000	3.226.480	92.18
40.000	7.320.000	2.635.200	9.955.200	3.982.080	5.973.120	2.000.000	3.973.120	118.52

En ce qui concerne les 183 kilomètres exploités par la Compagnie du Dauphiné et l'évaluation qui en découle, nous sommes en désaccord avec un tableau publié par la Compagnie en décembre 1858. Celle-ci signale une longueur totale de 192 kilomètres, dans l'hypothèse que le tracé

de la ligne de Bourgoin à Beaucroissant aurait plus de 49 kilomètres de longueur. Il est vrai que ce tracé n'est point encore fixé d'une manière positive, mais, des études récentes auxquelles on s'est livré, il paraît résulter que la longueur de cette ligne ne dépassera pas les limites de l'évaluation portée en l'acte de concession. S'il en était ainsi, l'étendue du réseau ne serait que de 178 kilomètres.

En effet, la longueur de la ligne de Saint-Rambert à Grenoble est de.	91k,252m
Celle de la ligne de Lyon à Bourgoin.	37k,648m
Total en exploitation.	128k,900m
La ligne de Beaucroissant est évaluée à.	49k
Ce qui porterait la longueur totale du réseau à.	177k,900m

soit 178 kilomètres.

Les trains de la Compagnie parcourent une ligne de 4k,22m appartenant à la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée; la longueur exploitée par la Compagnie du Dauphiné n'est donc que de 133 kilomètres au lieu de 134, ainsi que le portent les bulletins hebdomadaires des recettes.



SOCIÉTÉ AUTRICHIENNE IMPÉRIALE ROYALE PRIVILÉGIÉE

DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

Siége social à Vienne. — Bureau à Paris, 15, place Vendôme.

L'acte de concession, en date du 31 décembre 1854, porte que la durée de la concession s'étendra du 1er janvier 1855 au 31 décembre 1947. Suivant cet acte, l'État cède à la Compagnie une concession de 1,201 k. 880 mètres de voie ferrée, dont 987 kil. 90 m. en exploitation, 113 kil. 790 m. en construction, aux frais de l'État, et 101 kil. à construire par la Compagnie. De plus l'État abandonne à perpétuité : 1° les mines de Kladno et Brandeisle; 2° les gisements de lignite de Sobochleben ; 3° le grand domaine du Banat, et 4° le Martinet et la propriété de Gladna.

De plus, suivant acte du 13 février 1855, la Compagnie a racheté la ligne Vienne à Raab et Neu-Szony, de 159 kil. 310 m., dont 41 k. 72 m. étaient en exploitation au moment du rachat.

Le réseau se compose de :

1°	La ligne du Nord, de Bodenbach à Brunn et Olmutz.	480 kil.
2°	— du Sud-Est, de Marchegg à Szolnock et Szegedin	446 3/4
3°	— de Szegedin à Temeswar, déduction faite de la section Czegled à Szolnock de 28 kil.. .	85 3/4
4°	— de Temeswar au Danube..	101
5°	— de Lissova à Bassiasch	60
6°	— de Vienne à Raab et Neu-Szony.	159 1/2
	Soit en tout.	1,333 kil.

qui sont livrés à l'exploitation. Voici les dates des ouvertures des diverses sections depuis la formation de la Compagnie et la longueur totale exploitée.

Comme il est dit plus haut, au moment de la prise de possession, il y avait 1,028 kil. en exploitation, dont il faut déduire 10 kil. de Bodenbach à la frontière saxonne qui sont exploités par l'administration du chemin de fer de Saxe ; la longueur exploitée par la Compagnie autrichienne était donc , le 1er janvier 1855, de 1,018 kil.

Ouverture de la ligne Bruck à Raab, 78 kil., le 24 décembre 1855, soit en tout, ... 1,096 kil.

— — Raab à Neu-Szony, 39 1/4 kil., le 11 août 1856, soit en tout, . . 1,135 1/4

— — Szegedin à Temeswar, 85 3/4 kil., le 16 novemb. 1857, soit en tout, 1,221

(Cette ligne a une longueur de 113 3/4 kil., sur lesquels la section de Czegled à Szolnock, de 28 kil., a été cédée à la Compagnie du Theiss, au prix de 3,467,606 fr., par traité du 25 novembre 1857.)

— — Temeswar à Jassanova, 102 kil., le 1er août 1858, soit en tout, . 1,323

Y compris la section de Bodenbach à la frontière saxonne, le réseau a donc une étendue de 1,333 kil.

Suivant l'acte de concession, l'État cède à la Compagnie les chemins de fer, mines, etc., susdits, moyennant le prix de 200 millions de francs, et garantit à celle-ci un revenu de 5 1/5 0/0 sur cette somme, intérêts et amortissements compris.

D'après le même acte, le prix des quatre groupes de mines, etc., s'élève à	30,000,000 fr.
Les objets de consommation faisant partie de l'inventaire y sont portés pour une valeur de.	10,252,410
Enfin, à l'expiration de la concession, l'État doit rembourser la valeur du matériel roulant, qui figure dans l'inventaire pour la somme de.	24,354,878
Ces trois valeurs représentent donc une somme de	64,607,288 fr.

Si l'on retranche cette somme du prix d'achat, les 1,100 kil. 880 m. construits par l'État ne coûtent réellement à la Compagnie que 135 mil. 392,712 fr., soit 123,084 fr. le kilomètre.

En ajoutant à ces 135,392,712 fr. le prix d'achat de la ligne de Vienne-Raab de 10,205,623 fr. et 80,000,000 fr. dépensés par la Compagnie pour l'établissement des chemins de fer jusqu'à la fin de 1858, on obtient la somme de 225,598,335 fr., soit 169,241 fr. pour chacun des 1,333 kil.

Suivant acte du 13 février 1855 la ligne de Vienne-Raab a été achetée au prix de 10,205,623 fr. (voir plus bas les détails sur cette ligne ainsi que sur les autres avant leur cession à la Compagnie). Le chiffre total du prix d'achat de la Compagnie s'élève par conséquent à 210,205,623 fr., dont 200 millions devaient être payés par celle-ci à l'État en trente-six échéances de mois en mois, les trente-cinq premières chacune de 5,520,000 fr., et la dernière de 6,800,000 fr. Le dernier paiement a été effectué le 1er février 1858.

Le capital social se compose de :

200,000,000 fr.	divisés en 400,000 actions de 500 fr. chacune, libérées depuis le 5 octobre 1857 et jouissant d'un intérêt de 5 0/0 payable les 1er janvier et juillet.
82,500,000	divisés en 300,000 obligations émises en mai 1855 au prix de 275 fr., portant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr. jusqu'en 1947.
17,499,900	divisés en 63,636 obligations semblables aux précédentes, émises en janvier 1856.
26,927,000	divisés en 100,000 obligations semblables aux précédentes, émis en janvier 1857.
8,504,400	divisés en 40,000 obligations semblables aux précédentes, et émises en 1858.

Ces dernières obligations ont été données en paiement du dividende pour 1858 au prix de 212 fr. 61 c.

Les résultats de l'exploitation ont été :

	RECETTES			DÉPENSES	DIVIDENDE
	Florins.	Réduction en francs au change de	Francs.	Francs.	et intérêt francs.
1855	13,014,004	120	32,535,014	16.494,687	31,90
1856	14,833,239	123	36,365,136	17,876,733	33,65 1/2
1857	15,198,045	124	36,769,463	17,576,741	37,55
1858	15,237,746	57,50	26,500,430	12,096,310	30,21
1859	13,074,636 (trois trim.)				

Dans les recettes sont compris les produits des mines, etc., qui ont été en 1855 de 1,543,507 fr., en 1856 de 1,587,456 fr., en 1857 de 1 mil., 712,681 fr., et en 1858 de 1,133,938 fr.

Il résulte de ce qui précède que les recettes pour 1858 traduites en florins sont supérieures à celles de 1857, tandis qu'exprimées en francs, elles présentent une diminution. Cette différence provient de l'écart considérable du cours du change d'après lequel la réduction est faite. En effet, au cours de 124, le florin vaut 2 fr. 43 c., tandis qu'il ne vaut que 1 fr. 74 c. au cours de 57,50.

C'est ainsi que les recettes de 1858 auraient été de 36,865,514 fr. si la réduction eût pu être faite au cours de 124.

Le dividende pour 1858 s'établit ainsi qu'il suit :

Recettes des chemins de fer			14,595,542 fl.	35 kr.
Frais d'exploitation.			6,955,376	20
Produit net.			7,640,166 fl.	15 kr.
— des mines. . .			662,014	33
En total à.			8,302,180 fl.	48 kr.
Le solde du compte d'intérêts et d'amortissement, compensation faite du produit des placements des fonds, s'élève à.			6,664,875	16
Il reste.			1,637,305 fl.	32 kr.
Ou en valeur nouvelle autrichienne			1,719,170 fl.	81 kr.
dont il faut déduire la réserve statutaire 5 0/0, soit.			85,958	54
Reste.			1,633,212 fl.	27 kr.
sur quoi a été prélevée, encore, une réserve supplémentaire de.			258,641	83
Les réserves supplémentaires des années précédentes exprimées en monnaie de convention étaient de	400,133 fl.	47 kr.		
elles sont réduites à. . . .	313,492	44		
par l'imputation d'un excédant de dépenses résultant de la liquidation des exercices passés, cette somme équivaut en valeur autrichienne à. .	329,167	37		
A reporter. . .			1,374,570 fl.	44 kr.

	Report. . . .	1,374,570 fl. 44 kr.
de sorte que la réserve supplémentaire totale s'élèvera à.	587,809 20.	
Le reste disponible de l'exploitation en 1858 est de . . . . dont il faut déduire :		1,374,570 fl. 44 kr.
3 0/0 pour les administrateurs et le directeur général.		41,237 11
		1,333,333 fl. 33 kr.
10 0/0 pour les fondateurs.		133,333 33
Reste net.		1,200,000 fl. »» kr.

ou 3 flor. par action, ce qui, au cours de 57 f. 50 c., donne	5 fr. 21.74
et en ajoutant les 12 fr. 50 d'intérêts du premier semestre de 1859.	17 71.74

(soit 10,18,75 en florins).

Cette somme équivaut à un douzième d'obligation supposée cotée à 212 fr. 61 c. ou à 122 fl. 2,50 kr.

L'assemblée a décidé que le coupon du 1er juillet 1859 sera payé en obligations à raison d'un douzième d'obligation par action non amortie. Au moment de la présentation des coupons on les échangera, jusqu'à due concurrence, contre des obligations avec jouissance à partir du 1er mars 1859, et les coupons d'appoint seront remplacés par des reconnaissances négociables représentant un douzième d'obligation.

Les droits des porteurs d'actions amorties, les droits des fondateurs et autres dérivant du dividende seront également soldés en obligations à raison de 212 fr. 61 c. par obligation, au change de 57,50.

L'amortissement des obligations a commencé en 1858 par le tirage au sort de 1,272 obligations remboursables à 500 fr., à partir du 1er septembre 1858.

Voici la liste des numéros sortis.

64,901	à	65,000	100	obligations.
67,224	à	69,300	77	—
130,001	à	130,100	100	—
228,301	à	228,400	100	—
245,701	à	245,800	100	—
276,701	à	276,800	100	—
279,801	à	279,900	100	—
343,658	à	343,700	43	—
343,801	à	343,900	100	—
369,501	à	369,600	100	—
372,001	à	372,100	100	—
388,931	à	388,956	26	—
535,531	à	535,556	26	—
538,601	à	538,700	100	—
560,901	à	561,000	100	—
			1,272	obligations.

Tirage du 20 décembre 1858 de 251 actions remboursables à 500 fr. à partir du 1er janvier 1859.

186,201	à	186,300	100	actions.
335,701	à	335,800	100	—
52,941	à	52,991	51	—
			251	actions.

Tirage du 19 août 1859 de 1,402 obligations remboursables à 500 fr. à partir du 1er septembre 1859.

1re émission de 300,000 obligations :

5,501	à	5,600	100	obligations.
8,101	à	8,200	100	—
31,301	à	31,400	100	—
105,101	à	105,200	100	—
109,304	à	109.400	97	—
173,201	à	173,300	100	—
201,001	à	201,100	100	—
			697	obligations.

2e émission de 63,636 obligations.

300,001 à 300,100	100	obligations.
319,653 à 319,700	48	—
	148	obligations.

3e émission de 100,000 obligations.

381,701 à 381,800	100	obligations.
394,011 à 394,042	32	—
402,901 à 403,000	100	—
	232	obligations.

4e émission de 100,000 obligations.

501,301 à 501,400	100	obligations.
541,201 à 541.300	100	—
555,351 à 555,382	32	—
	232	obligations.

5e émission de 40,000 obligations.

600,608 à 600,700	93	obligations.

Les plus bas et plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été : en 1855, de 542 50 à 817 50 ; en 1856, de 691 25 à 957 50; en 1857, de 625 à 800; en 1858 de 615 à 770; en 1859, trois trimestres, de 332 1/2 à 640.

Détails sur les anciens réseaux faisant partie de celui de la Compagnie autrichienne.

La ligne du Nord, de Bodenbach à Brunn et Olmutz, 480 kil., a été entreprise par l'État en 1842. Son exploitation a commencé le 24 août 1845 sur une longueur de 247 kil., d'Olmutz à Prague; le 1er janvier 1849 a été ouverte la section de Brunn à Trubau, de 90 kil.; le 1er juin 1850, de Prague à Lobositz, 102 kil.; le 1er octobre 1850, de Lobositz à Aussig, 13 kil., et le 6 avril 1851, d'Aussig à la frontière saxonne, 28 kil.

Les dépenses d'établissement pour toute la ligne se sont élevées à 46,632,150 florins, et les résultats de l'exploitation ont été :

	LONGUEUR exploitée. Kil.	RECETTES Florins.	DÉPENSES Florins.
1845 4 mois	247	197,462	
1846	247	1,084,531	1,235,100
1847	247	1,213,831	1,251,700
1848	247	1,039,850	1,274,850
1849	337	1,527,261	1,431,620
1850	452	2,143,650	1,916,310
1851	470	3,487,410	2,147,560
1852	470	4,179,194	3,051,867
1853	470	4,282,238	2,642,754
1854	470	4,950,516	2,738,731

Elle a été cédée par l'État à la Société autrichienne par acte du 31 décembre 1854.

La ligne du Sud-Est, de Marchegg à Debreczin et de Czegled à Bazias et Oravicza, 828 kil., dont 507 étaient livrés à l'exploitation le 31 décembre 1854, savoir : le 15 juillet 1849, de Pesth à Waizen, 33 kil.; le 17 septembre 1847, de Pesth à Szolnock, 102 kil.; le 20 août 1848, de Marchegg à Presbourg, 22 kil.; le 15 octobre 1850, de Waisen à Gran-48 kil.; le 16 décembre 1850, de Gran à Presbourg, 131 kil.; le 3 septembre 1853, de Czegled à Felegyhaza, 52 kil.; le 4 mars 1854, de Felegyhaza à Szegedin, 57 kil.; le 16 mai, de Lissowa à Oranitza, 62 kil.

Les frais d'établissement se sont élevés à 30,452,167 florins, et les résultats de l'exploitation ont été :

	LONGUEUR exploitée. Kil.	RECETTES Florins.	DÉPENSES Florins
1852	336	3,250,371	2,207,063
1753	388	3,765,358	2,440,180
1854	507	6,509,031	3,201.708

Ce réseau a été cédé à la Compagnie autrichienne par acte du 31 décembre 1854, à l'exception de la ligne de Szolnock à Debreczin, 107 kilomètres, qui l'a été à celle de Theiss, à qui la Compagnie autrichienne a également cédé, le 25 novembre 1857, la section de 28 kilomètres de Czegled à Szolnok. Il n'y a donc que 665 kilomètres de l'ancien réseau

Sud-Est qui font actuellement partie du réseau de la Compagnie autrichienne.

Le réseau de la Compagnie Vienne-Raab se composait de deux lignes distinctes : la première concession a été accordée le 17 février 1836, pour une ligne allant de Vienne à Raab, en passant par Bruck, avec un embranchement sur Presbourg; la seconde concession est du 27 février 1837, pour une ligne de Vienne à Gloggnitz, par Mœdling, Baden et Neustadt. Le 17 décembre 1842, la Compagnie fut dispensée de l'obligation de construire la ligne de Vienne à Raab et l'embranchement sur Presbourg, formant la première concession. La Compagnie prit alors le nom de Vienne-Gloggnitz. Le 30 juillet 1844, elle obtint l'autorisation de construire trois embranchements : 1° de Vienne à Bruck ; 2° de Mœdling à Laxenburg ; 3° de Neustadt à Katzelsdorf ; formant en tout un réseau de 131 kilomètres, qui ont été livrés à l'exploitation aux époques suivantes : le 15 mai 1841, de Baden à Neustadt, 21 1/2 kil.; le 29 mai 1841, de Mœdling à Baden, 7 1/2 kil.; le 20 juin 1841, de Vienne à Mœdling, 18 1/2 kil.; le 24 octobre 1841, de Neustadt à Neunkirchen, 15 kil.; le 5 mai 1842, de Neunkirchen à Gloggnitz, 11 kil.; le 12 septembre 1846, de Vienne à Bruck, 41 3/4 kil.; le 28 septembre 1845, de Mœdling à Laxenburg, 3 1/2 kil.; et le 20 août 1847, de Neustadt à Katzelsdorf, 12 1/2 kil. Le 6 juillet 1853, l'État, pour compléter sa ligne du Sud, a racheté la ligne de Gloggnitz au prix de 8,922,825 florins, soit 675 florins pour chacune des 13,219 actions.

Il ne restait alors à la Compagnie que la ligne Vienne-Bruck; mais ayant été autorisée à reprendre la concession abandonnée du prolongement de Bruck à Raab, elle prit le nom de Compagnie du chemin de fer de Vienne à Raab, et c'est cette ligne qui a été rachetée, le 13 février 1855, par la Compagnie autrichienne, pour laquelle cette acquisition est une excellente affaire, car celle-ci a obtenu ainsi une entrée à Vienne, en même temps qu'elle s'est enrichie d'ateliers considérables pour la construction des machines.

La Compagnie autrichienne s'est mise purement et simplement aux lieu et place de la Compagnie Vienne-Raab pour l'actif et le passif. Il existait 24,201 actions libérées de 250 florins ; et il a été convenu que les porteurs d'actions auraient droit, ou au remboursement de ces 250 florins, ou à la remise d'une action de la Compagnie autrichienne en échange d'une ancienne action. Par suite de cette faculté, 15,060 actions ont été échangées et 9,141 ont été remboursées.

Cette acquisition coûte donc à la Compagnie autrichienne :

Échange de 15,060 actions à 500 fr..	7,530,000 fr.
Remboursement de 9,141 actions à 250 florins. .	4,631,250
Bonification d'intérêts	178,318
Total.	12,339,568 fr.
Mais comme l'actif de l'ancienne Compagnie au moment de l'entrée en jouissance, qui remonte au 1er octobre 1854, laissait un encaisse de.	2,133,945
Il s'ensuit que le débours se réduit à	10,205,623 fr.

Le produit de l'exploitation, non compris celui des ateliers de construction de machines, a été :

	LIGNE DE VIENNE-GLOGGNITZ.		LIGNE DE VIENNE-BRUCK.		DIVIDENDE et intérêt.
	Recettes. Florins.	Dépenses. Florins.	Recettes. Florins.	Dépenses. Florins.	0/0.
1841 et 1842	1,150,956	»»	»»	»»	4 3/10
1843	855,365	411,829	»»	»»	4 3/8
1844	906,353	403,447	»»	»»	5 1/4
1845	940,404	405,009	»»	»»	6
1846	1,119,815	505,466	29,288	24,477	6 1/2
1847	1,165,956	530,422	135,852	106,874	6
1848	1,073,229	555,539	128,739	106,460	4
1849	1,375,531	674,979	140,363	95,915	6
1850	1,626,220	853,048	127,244	101,218	6
1851	1,913,566	969,551	155,800	117,737	8
1852	2,089,610	1,031,821	166,624	140,738	9
1853	1,699,884 (1)	927,734	118,639	110,376	7 1/2
1854	»»	»»	102,635 (2)	81,215	

(1) Jusqu'au 1er septembre, jour auquel l'Etat a pris possession de la ligne.

(2) Jusqu'au 1er octobre, jour auquel la Compagnie autrichienne a pris possession de la ligne.

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU SUD DE L'AUTRICHE, DU ROYAUME LOMBARD-VÉNITIEN ET DE L'ITALIE CENTRALE.

Siége social : à Vienne. — Correspondants à Paris : MM. de Rothschild frères.

Le réseau de l'ancienne Compagnie des chemins de fer lombard-vénitiens se composait de deux concessions distinctes : celle accordée le 17 avril 1856 par le gouvernement autrichien pour les lignes entreprises par lui en Italie, et celle accordée le 17 mars 1856, comprenant les lignes concédées à la Compagnie des chemins de fer de l'Italie centrale.

La durée de la concession des deux réseaux a été fixée jusqu'à la fin de l'année 1948.

Le 28 mai 1858, la Compagnie a racheté la ligne de Florence à Pistoie. Enfin, le 1er décembre 1858, le gouvernement autrichien a concédé à la Compagnie les réseaux du Sud, du Tyrol, de la Croatie, de la Carinthie et de l'Orient (François-Joseph). La durée de la concession a été alors portée à quatre-vingt-dix ans, à partir du 1er janvier 1865. La Compagnie a pris en même temps le nom de : *Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale*, mais depuis la guerre d'Italie elle est généralement appelée, par les journaux allemands, *Compagnie des chemins de fer de l'Etat II* (par similitude de désignation de la Compagnie autrichienne).

Ces diverses concessions réunies forment un réseau de 3,036 kilomètres se composant des lignes suivantes :

1° Chemins de fer italiens, entrepris par le gouvernement autrichien, et allant de Trieste (Nabresina) au Tessin, près de Novare, en passant par Venise, Vicence, Vérone, Brescia et Milan, et par des embranchements, de Milan au Nord, vers Como et le lac Majeur, et au Sud, vers Plaisance et Pavie, de Bergamo, vers Lecco, et de Vérone à Mantoue et Borgo Forte . . . . 858 kil.

2° Chemins de fer de l'Italie centrale, allant de Plaisance à Bologne, par Parme et Modène; de Bologne à Pistoie,

A reporter. . . . . 858 kil.

Report.	858 kil.
de Reggio à Borgo-Forte et de Padoue à Bologne, par Rovigo et Ferrara.	273
3° La ligne Maria-Antonia, allant de Florence à Pistoie.	34
4° La ligne du Sud, allant de Vienne à Trieste, avec des embranchements de Laxenburg et Katzelsdorf.	614
5° La ligne du Tyrol, allant de Vérone à la frontière bavaroise, en passant par Botzen et Inspruck.	360
6° La ligne de Croatie, allant de Steinbruck, par Agram, à Sisseck et Carlstadt.	181
7° La ligne de Carinthie, allant de Marbourg à Villach, en passant par Klagenfurth.	162
8° La ligne de l'Orient (François-Joseph), allant d'Oedenburg à Kanitza et de Pragerhof à Ofen (Pesth), avec un embranchement sur Neu-Szony.	554
Total égal.	3,036 kil.

Sur lesquels sont livrés à l'exploitation 1,253 kilomètres.

Dans les détails qu'on donnera plus bas sur les lignes susdites, on trouvera les dates des ouvertures des sections jusqu'au jour de leur fusion ou de leur rachat. Voici les dates des sections ouvertes depuis cette époque :

Sur les lignes entreprises en Italie par le gouvernement autrichien, en exploitation le 17 avril 1856.	402 kil.
Le 12 octobre 1857, de Coccaglio à Treviglio.	54
Le 18 octobre 1858, de Milan à Magenta.	27
Sur la ligne du Sud, entièrement livrée à l'exploitation au moment de la cession.	614
Sur la ligne du Tyrol, le 23 mars 1859, de Vérone à Trente	88
Sur le réseau de l'Italie centrale, le 21 juillet 1859, Bologne de Plaisance à	68
Total.	1,253 kil.

La Compagnie s'est engagée à payer au gouvernement autrichien, pour la cession du réseau italien, une somme de 70 millions de lires autrichiennes ; savoir : trois mois après la ratification du contrat, 20 millions de lires ; un an après l'échéance du premier paiement, 10 millions

de lires; et le surplus en quatre paiements annuels de 10 millions de lires chacun.

Le gouvernement autrichien a droit, en outre, à une somme de 30 millions de lires, à réaliser au moyen d'un prélèvement de moitié sur les produits nets qui excéderaient 7 0/0 du capital; mais la Compagnie a la faculté de remplacer ce prélèvement par deux versements de 10 millions chacun, qu'elle effectuerait l'un dans la sixième année de la concession, et l'autre dans la septième.

Le gouvernement garantit un minimum d'intérêt de 5 0/0, plus deux dixièmes pour cent d'amortissement sur la somme qui aurait été dépensée pour achever le réseau et le mettre en état d'être exploité; de plus, il a pris à sa charge la moitié des frais de construction du pont à construire sur le Pô, à Plaisance.

Le réseau de l'Italie centrale a été concédé à une Société actuellement dissoute, et la concession a été reportée sur la Compagnie lombardo-vénitienne, par acte du 17 mars 1856, fait en vertu d'une convention passée, le 1er mai 1851, entre l'Autriche, le gouvernement pontifical, celui de Modène, de Parme et de Toscane. La Compagnie lombardo-vénitienne, pour indemniser la Compagnie dissoute des travaux qu'elle avait fait exécuter, a pris l'engagement de verser à la Caisse des dépôts de Florence une somme de 6,840,000 lires. Ce paiement a été fait dans le mois de juin 1856. De plus, la Compagnie devait déposer à Modène, dans le mois de juillet, un cautionnement de 5 millions de lires en obligations émises par elle. Les cinq gouvernements ont garanti un revenu minimum de 6,500,000 lires pour le réseau de l'Italie centrale.

Le capital social de l'ancienne Compagnie se composait de :

156,250,000 fr. divisés en 312,500 actions de 500 fr. chacune, jouissant d'un intérêt de 5 0/0, et libérées de 200 fr.

42,968,750 fr. divisés en 156,250 obligations, émises en 1856 à 275 fr., portant 15 fr. d'intérêt, payables les 1ers janvier et juillet, et remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix ans, de 1860 à 1950.

11,031,760 fr. divisés en 43,750 obligations, semblables aux précédentes, émises en 1857 à 252 fr. 25 c., pour l'achat de la ligne Pistoie à Florence.

715,492 fr. divisés en 2,787 obligations, semblables aux précédentes, émises à 256 fr. 75 c. en 1857.

Les résultats de l'exploitation ont été :

		RECETTES.	DÉPENSES.	DIVIDENDE et intérêt.	
		Fr.	Fr.	Fr.	C.
1856	pour 7 mois	4,940,282	2,766,558	8	98
1857		9,087,530	4,231,952	17	92
1858		11,082,058	5,022,058	18	77

LIQUIDATION DE L'EXERCICE 1858.

	L.	C.
Le produit net de l'exploitation est.	6,963,490	18
Produits des placements de fonds.	1,389,612	84
Intérêts des fonds engagés dans les lignes en construction et non encore exploitées.	2,598,426	»
Total . . .	10,951,529	02

Les charges de l'exercice sont les suivantes :

Service des intérêts des actions :

	L.	C.
8,64 (2 semestres) sur 312,500 actions pour L. a. 172,80 versées	2,700,000	»
0 96 (4 mois) sur 312,500 actions pour L. a. 57,60 versées au 1[er] septembre	300,000	»
0,48 (2 mois) sur 312,500 actions pour L. a. 57,60 versées au 15 novembre.	150,000	»

Service des intérêts des obligations :

2 semestres sur 156,250 obligations, 1[re] émission à 17,28, l. a.	2,700,000	»
2 semestres sur 43.750 obligations, 2[e] émission à 17,28,	756,000	»
2 semestres sur 2,787 obligations, 3[e] émission à 17,28,	48,159	36

A reporter. . .	3,504,159 36	3,150, 000 »	10,951,529 02

Report. . .	3,504,159 36	3,150,000 »	10,951,529 02
A déduire : 1,090 coupons annulés,	9,417 60		
Reste	3,494,741 76		
Frais généraux,	512,031 56	4,006,773 32	7,156,773 32
			3,794,755 70
A porter à la réserve 5 0/0 du produit net,		189,737 78	
Plus 5 0/0 sur L. 72,727 24— 4/11 des jetons de présence (L. 200,000 annuellement),		3,636 36	193,374 14
			3,601,381 56
Solde de l'exercice 1857.			1,556 20
Total disponible,			3,602,937 76

Soit par action L. 11,52, qui seront payées à dater du 1er octobre, et qui, avec les intérêts déjà touchés, formeront un revenu de 21 lires 60 c., soit 18 fr. 77 c.

Toutefois les actionnaires qui effectueront le versement exigible à partir du 1er septembre prochain, pourront donner en paiement les coupons de dividende à raison de fr. 10 ou sch. 8.

Le paiement de ce dividende liquidera d'une manière définitive les comptes de la Société lombard-vénitienne, dont l'actif et le passif seront reportés aux écritures de la Compagnie du Sud qui lui est substituée activement et passivement à partir du 1er janvier 1859.

Comme il a été dit plus haut, le gouvernement autrichien a cédé ou concédé par acte du 1er décembre 1858 cinq réseaux, et l'ancienne Compagnie a pris alors le nom qu'elle porte maintenant. Le prix auquel sont acquis les quatre réseaux indiqués sous les nos 4, 5, 6 et 7, et qui équivaudrait comme paiement immédiat à 145,000,000 de francs, sera acquitté par versements annuels sans intérêts, comme suit :

25,000,000 de fr. trente jours après la ratification du traité;
25,000,000 le 1er novembre 1859.
15,000,000 — 1860.
15,000,000 — 1861.
15,000,000 — 1862.

15,000,000	le 1er novembre	1863.
15,000,000	—	1864.
25,000,000	—	1865.
25,000,000	—	1866.

Outre ces sommes, si, après 1870, le capital total produit plus de 7 0/0, l'Etat aura droit à la moitié de l'excédant jusqu'à concurrence de 75,000,000 de francs, avec facilité pour la Compagnie de se libérer de cette obligation en versant à l'Etat annuellement et sans intérêts 12,500,000 fr. pendant chacune des années 1871, 1872, 1873 et 1874.

L'Etat garantit un minimum d'intérêt de 5 0/0 et 2/10 0/0 d'amortissement sur la totalité du capital à employer. Cette garantie, quoiqu'elle s'étende à la totalité du capital, s'applique à quatre groupes distincts pour chacun desquels il sera établi un compte spécial, de sorte que si, par exemple, le groupe principal, celui de la ligne Vienne-Trieste, rapportait 10 0/0, et qu'un autre groupe ne produisît pas une somme suffisante pour payer l'intérêt aux obligations créées pour former son capital, le déficit serait comblé par l'Etat jusqu'à concurrence de 5 2/10 0/0 et ne viendrait point altérer le dividende de la ligne principale. Quant au réseau de l'Orient (François-Joseph), le traité de fusion porte que cette Compagnie sera dissoute. Les actionnaires ayant versé 150 fr. par action seront remboursés en obligations de la nouvelle Compagnie à raison de cent actions pour 64 obligations portant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr. Cet échange de titres a eu lieu à partir du 1er juin 1859.

Le capital social se compose de :

375,000,000 de fr. divisés en 750,000 actions de 500 fr. chacune et portant 5 0/0 d'intérêts payables les 1er janvier et juillet. Le capital-action de l'ancienne Compagnie se composait de 312,500 actions libérées de 200 fr. qui ont été échangées contre des actions de la nouvelle Compagnie, en même temps 104,166 actions nouvelles ont été accordées au pair aux anciens actionnaires à raison de 1 sur 3; pour 3 anciennes actions libérées de 200 fr., on a donc reçu 4 actions nouvelles libérées de 150 fr. Les 333,334 actions restantes ont été libérées de 150 fr. en souscrivant, de sorte qu'alors les 750,000 actions étaient toutes libérées de 150 fr. Elles le sont maintenant de

250 fr., par l'appel de fonds du 1er janvier 1859 de 50 fr. et par celui du 15 septembre 1859, également de 50 fr.

54,716,002 divisés en 202,787 obligations émises par l'ancienne Compagnie.

42,240,000 divisés en 192,000 obligations, semblables à celles de l'ancienne Compagnie. Ces obligations ont été données en échange des 300,000 actions François-Joseph, et suivant le cours de ces actions, le prix d'émission des obligations ressort à 220 fr.

Les recettes des neuf premiers mois de 1859 se sont élevées à 45,108,900 fr.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été : en 1857, de 570 à 675; en 1858, de 565 à 662 1/2; en 1859, trois trimestres, de 415 à 585.

Détails sur les anciens réseaux faisant partie du réseau actuel des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume lombard-vénitien et de l'Italie centrale.

Chemins de fer italiens. — C'est en 1838 que le gouvernement autrichien a commencé de construire les lignes italiennes allant de Trieste au Tessin, avec les embranchements indiqués plus haut. Sur la longueur totale du réseau de 858 kilomètres, étaient livrés à l'exploitation, au moment de la cession, 402 kilomètres, savoir : le 18 août 1840, de Milan à Monza, 15 kilomètres; le 31 décembre 1842, de Marghera à Padoue, 37 kilomètres; le 13 janvier 1846, de Marghera à Venise, 30 kilomètres, et de Vicence à Vérone, 41 kilomètres ; le 6 décembre 1849, de Monza à Camerlata, 31 kilomètres; le 15 octobre 1851, de Mestre à Trévise, 36 kilomètres; en 1853, de Milan à Treviglio, 31 kilomètres; le 24 avril 1854, de Vérone à Coccaglio, 86 kilomètres; le 8 avril 1855, de Vérone à Mantoue, 42 kilomètres; le 9 septembre 1855, de Trévise à Casarsa, 53 kilomètres.

Les dépenses faites par le gouvernement autrichien se sont élevées à 105,864,200 fr. Les recettes pour les derniers cinq ans et cinq mois se sont élevées à 24,222,756 fr., et les dépenses d'exploitation à 21,800,470 fr., de sorte que le capital dépensé a produit environ 1/2 0/0 par an.

Le chemin de fer Maria-Antonia. — La concession a été accordée le 27 avril 1846 pour une ligne allant de Florence à Pistoie, 34 kilomètres,

qui ont été livrés à l'exploitation le 12 juillet 1851. Le capital social se composait de 6,960,000 fr. divisés en 8,000 actions de 1,000 lir. tosc.

1,250,000	—	1,000	—	50 liv. sterl.	
750,000	—	3,000	—	10	—

375,000, emprunt contracté en Angleterre.

Les résultats de l'exploitation ont été :

	Recettes. Fr.	Dépenses. Fr.
1851	97,468	
1852	289,825	155,925
1853	284,600	168,825
1854	286,892	170,188
1855	293,406	185,930
1856	325,109	201,416
1857	351,876	229,770

Ce chemin n'a pas donné de dividendes.

Le chemin de fer du Sud. — Le 19 décembre 1841, l'Etat a entrepris la construction de la ligne du Sud, allant de Gloggnitz à Trieste, de 498 kilomètres. Le 6 juillet 1853, et pour donner à sa ligne une entrée à Vienne, il a racheté de la Compagnie Vienne-Raab (voir cette ligne page 276) la section de Vienne-Gloggnitz et ses embranchements, ainsi que la petite ligne de Katzelsdorf à Oedenbourg. Ces sections entièrement en exploitation au moment du rachat, ont un parcours de 116 kilomètres, et portent à 614 kilomètres l'étendue du réseau du Sud, qui, maintenant, est entièrement en exploitation. Voici les dates de l'ouverture des diverses sections. Le 23 octobre 1844, de Murzzuschlag à Gratz, 93 kilomètres; le 2 juin 1846, de Gratz à Cilly, 140 kilomètres ; le 16 septembre 1849, de Cilly à Laibach, 89 kilomètres ; le 6 juillet 1853, rachat de la ligne Vienne-Gloggnitz, 90 kilomètres, et de celle d'Oedenbourg, 26 kilomètres; 17 juillet 1854, de Gloggnitz à Murzzuschlag (passage du Semmering), 42 kilomètres ; et le 6 novembre 1857, de Laibach à Trieste, 134 kilomètres.

Les dépenses d'établissement se sont élevées à 374,450,000 fr., soit 609,853 fr. le kilomètre.

L'exploitation des sections ouvertes a été faite par la Compagnie Vienne-Gloggnitz pour compte de l'Etat à raison de 5 0/0 des recettes brutes, depuis le 23 octobre 1844 jusqu'au 1er juillet 1851. La recette

totale pour ces six ans sept mois un tiers s'est élevée à 23,083,770 fr., et la dépense à 19,838,480 fr.

La ligne exploitée par l'Etat a donné les résultats suivants :

	Longueur exploitée. Kilom.	Recettes. Fr.	Dépenses. Fr.
1852 (18 mois)	322	8,030,680	5,907,180
1853	438	11,654,789	5,641,775
1854	480	15,006,092	10,773,792
1855	480	16,565,382	9,642,980
1856	480	13,274,462	10,727,902
1857	614	21,329,325	15,326,450

Le chemin de fer de l'Orient (François-Joseph). — Cette Compagnie a obtenu le 24 août 1856 et pour quatre-vingt-dix ans, à partir de 1862, la concession des quatre lignes suivantes :

1° La ligne de Vienne à Essegg par Oedenbourg et Gross-Kanitza ;

2° La ligne de Neu-Szony à Essegg, par Stuhlweissenburg ;

3° La ligne d'Ofen à Poeltschach, par Gross-Kanitza;

4° La ligne d'Essegg à Semlin, avec un embranchement sur Funfkirchen, formant en tout un réseau de 1,125 kilomètres. Cette concession a été réduite, lors de la fusion avec la Compagnie lombard-vénitienne, à 554 kilomètres comme il est dit plus haut.

Le capital social se composait de 150,000,000 de francs divisés en 300,000 actions de 500 fr. qui étaient libérées de 150 fr. au moment de leur échange. (Voir plus haut.)

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été : en 1857, de 445 à 535 ; en 1858, de 450 à 522 1/2; en 1859, jusqu'au 1er juin, de 465 à 522 1/2.

CHEMIN DE FER DE L'IMPÉRATRICE ÉLISABETH

(Ouest-Autriche).

Siége social à Vienne. — Correspondants à Paris, MM. de Rothschild frères.

La concession pour quatre-vingt-dix ans a été accordée le 8 mars 1856 pour une ligne de 323 kilomètres allant de Vienne à Salzbourg en passant par Linz, avec un embranchement de Wels à Passau de 75 kilomètres, formant ensemble 398 kilomètres. De plus, par traité du 30 juin 1857, la ligne Budweis-Linz-Gmunde fait partie du réseau de l'Ouest, portant ainsi son étendue à 589 kilomètres, dont 387 kilomètres sont livrés à l'exploitation, savoir : le 15 décembre 1858, la ligne de Vienne à Linz de 196 kilomètres, et la ligne Budweis-Linz-Gmunde de 191 kilomètres (voir cette ligne). Le réseau de l'Ouest reliera Vienne :

1° A Salzbourg avec le chemin de fer bavarois Maximilien, formant la ligne la plus directe entre Vienne et Paris, par Munich, Augsbourg, Ulm, Stuttgard, Carlsruhe et Strasbourg ;

2° A Passau avec le chemin de fer Est-Bavière, formant ainsi une ligne directe entre Vienne et Francfort-sur-le-Mein, en passant par Ratisbonne, Nuremberg et Wurzbourg ;

3° Par une ligne projetée de Budweis à Pilsen, le réseau de l'Ouest se reliera à Pilsen à la ligne appartenant à l'Est-Bavière de Schwandorf à Pilsen, point de jonction de la ligne Pilsen-Prague.

Le capital d'actions, primitivement fixé à 65 millions de florins, a été réduit, par décision du 25 mai 1857, à 50 millions de florins, en actions de 200 florins (500 fr.) chacune. Cette réduction, opérée par le rachat d'actions, a absorbé 4 1/2 millions de florins. Une nouvelle réduction du capital à 30 millions de florins a eu lieu le 3 février 1858. A ce moment 30 00 étaient versés par action et la réduction s'est faite à raison de 2 actions sur 5, de sorte que les 3 actions restantes sont libérées de 50 0/0 ; depuis le 31 août 1859 elles sont entièrement libérées.

La Compagnie a créé, en 1857, pour 5,041,666 florins d'obligations, portant 5 0/0 d'intérêt ; elles ont été données en échange des actions de la Compagnie Budweis-Linz-Gmunde. De plus, la Compagnie a contracté,

le 3 février 1858, un emprunt de 15 millions de florins avec le Crédit mobilier autrichien, qui s'est engagé à mettre à la disposition de la Compagnie de l'Ouest ladite somme, en trois fractions de 5 millions, les 1er juin et 1er septembre 1858, et le 1er février 1859. Cet emprunt est remboursable en soixante-six ans par cent trente-deux termes semestriels.

L'Etat garantit le paiement des intérêts du capital d'établissement au taux de 5 p. 0/0 et celui de l'amortissement au taux de 1/5 0/0 pendant toute la durée de la concession.

Les assemblées générales ont lieu dans le mois de mai de chaque année; 40 actions y donnent droit à une voix, nul n'a droit à plus de dix voix. Les actions jouissent, pendant la construction de la ligne, de 5 0/0 d'intérêt. Les dividendes sont payés le 1er juillet de chaque année.

L'emploi du produit se fera dans l'ordre suivant : 1° Intérêts des emprunts; 2° intérêts des actions à 5 0/0 ; 3° réserve annuelle nécessaire à l'amortissement du capital social en quatre-vingt-dix ans; 4° remboursement y compris 4 0/0 d'intérêt des sommes versées par l'Etat par suite de sa garantie ; 5° 5 0/0 au fonds de réserve, jusqu'à ce que celui-ci ait atteint la somme de 1 1/2 million de florins; 6° 5 0/0 au conseil d'administration ; 7° le surplus sera distribué à titre de dividende.

L'exploitation du réseau de l'Ouest, y compris la ligne de Budweis-Linz-Gmunde, a produit une recette de 891,554 florins pour 1857 ; 1,040,310 florins pour 1858 ; et 2,334,752 florins pour les neuf premiers mois de 1859.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Vienne ont été : 1856, 102 5/8 à 126 ; 1857, 100 à 102 3/8 ; 1858, 88 1/2 à 102 5/8 ; 1859, trois trimestres, 81 à 174 1/2.

Détails sur le chemin de fer Budweis-Linz-Gmunde.

C'est le premier chemin de fer construit en Allemagne ; la concession a été accordée, le 7 septembre 1824, pour une ligne de 130 kilomètres réunissant les villes de Budweis et Linz. La moitié de cette ligne a été livrée à l'exploitation en 18:8, et l'autre moitié le 1er août 1832. La concession de la ligne de Linz à Gmunde, 61 kilomètres, a été accordée le 24 septembre 1832, et l'ouverture de la ligne a eu lieu le 1er mai 1836.

Ces 191 kilomètres de chemin de fer sont desservis par des chevaux, et ce n'est que depuis le 1er mai 1855 que ceux-ci ont été remplacés par des locomotives, sur la ligne de Linz à Gmunde seulement.

Le capital social se composait de 4,537,500 florins en 18,150 actions de 250 florins chacune ; d'un emprunt de 650,000 florins contracté en 1832 et remboursé en 1846, et d'un emprunt contracté en 1829 de 400,000 florins à 5 0/0 et amorti jusqu'à la somme de 196,000 florins au moment de la cession de la ligne à la Compagnie de l'Ouest. Cette cession, votée dans l'assemblée générale du 30 juin 1857, a été sanctionnée par décret impérial du 18 décembre 1857. Suivant les termes de l'acte de cession, la Compagnie de l'Ouest a échangé, à partir du 20 janvier 1858, chaque action du chemin de fer de Budweis-Linz-Gmunde contre 1 1/9 obligations de 250 florins portant 5 0/0 d'intérêt à partir du 1er octobre 1857. De plus, la Compagnie de l'Ouest s'est engagée d'approprier jusqu'en 1874 la ligne de Linz à Budweis au service des locomotives.

La Compagnie de l'Ouest est propriétaire de la ligne acquise, à partir du 1er janvier 1857.

Les résultats de l'exploitation ont été :

Années.	Recettes. flor.	Dépenses. flor.	Dividendes et intérêts.	Années.	Recettes. flor.	Dépenses. flor.	Dividendes et intérêts.
1827-31	311.068	246.513	»	1845	555.004	365.992	4 0/0
1832-33	333.669	227.695	»	1846	574.159	387.702	4 2/5
1834	192.788	124.284	»	1847	673.721	448.294	5 1/5
1835	288.692	195.365	»	1848	554.220	396 300	4 0/0
1836	365.203	231.531	2 0/0	1849	641.079	424.706	5 1/2
1837	337.718	222.797	2 1/3	1850	705.872	488.550	5 9/10
1838	394.736	243.261	2 1/2	1851	815.824	549.093	6 1/2
1839	452 409	280.218	3 3/4	1852	856.965	610.675	6 4/5
1840	464.375	289.580	3 3/4	1853	764.378	547.210	5 1/5
1841	463.982	299.708	3 0/0	1854	898.230	579.409	6 3/10
1842	465.451	271.616	3 1/8	1855	967.351	631.848	7 0/0
1848	575.508	374.155	4 1/4	1856	965.803	665.858	6 0/0
1844	532.816	344.195	3 4/5				

Les plus bas et plus hauts cours des actions ont été : 1839, 119 à 161 ; 1840, 135 à 179 ; 1841, 102 à 134 ; 1842, 108 à 116 ; 1843, 116 à 141 ; 1844, 149 à 191 ; 1845, 170 à 194 ; 1846, 170 à 228 ; 1847, 190 à 212 ; 1848, 135 à 198 ; 1849, 182 à 210 ; 1850, 218 à 238 ; 1851, 250 à 268 ; 1852, 272 à 325 ; 1853, 250 à 325 ; 1854, 228 à 278 ; 1855, 209 à 258 ; 1856, 232 à 295 ; 1857, 231 à 267.

CHEMINS DE FER EST-BAVIÈRE.

Siége social à Munich.— Correspondants à Paris, MM. Bischoffsheim, Goldschmid et Ce.

Le réseau de l'Est, concédé le 12 avril 1856 pour quatre-vingt-dix-neuf ans, se composera des quatre lignes suivantes : 1° De Nuremberg à Ratisbonne, par Amberg et Schwandorf, 120 kilomètres ; 2° de Munich à Ratisbonne, par Landshut et Geiselhœring, 137 kilomètres ; 3° de Schwandorf à la frontière, par Cham et Furth, 63 kilomètres ; 4° de Geiselhœring à Passau, par Straubing, 92 kilomètres, formant ensemble un réseau de 412 kilomètres. Ces lignes ont une grande importance et combleront une lacune regrettable dans le réseau allemand. En effet, en se reliant à Passau avec le chemin de fer Elisabeth, elles formeront une voie directe entre Vienne, Francfort et la Hollande ; et en se reliant à ou près Furth avec la ligne Pilsen-Prague, elles ouvriront, pour le nord de l'Allemagne, un débouché direct sur la Lombardie et l'Italie au moyen de la ligne du Tyrol.

La première section livrée à l'exploitation est celle de Munich à Landshut, de 71 kilomètres, qui a été ouverte le 3 novembre 1858 ; la section de Nuremberg à Hersbruck, de 28 kilomètres, a été ouverte le 1er mai 1859 ; la section de Landshut à Ratisbonne, de 64 kilomètres, le 5 octobre 1859 ; et la section de Hersbruck à Ratisbonne, de 94 kilomètres, le 28 novembre 1859. La ligne de Munich à Nuremberg, de 257 kilomètres, est donc livrée à l'exploitation.

Le capital social de 60,000,000 de florins (1) est divisé en 300,000 actions de 200 florins chacune sur lesquelles, par appel de fonds du 1er janvier 1859 de 10 florins, sont versés 40 florins. L'Etat garantit 4 1/2 0/0 d'intérêt de la dépense d'établissement. Cette garantie est faite pour trente-cinq ans, à partir du jour de la mise en exploitation des quatre lignes, qui doit avoir lieu au plus tard le 12 avril 1863. Dans le cas où l'Etat aurait fait des avances, celles-ci lui seront remboursées avec 2 1/2 0/0 d'intérêt, dès que les recettes nettes dépasseront 4 1/2 0/0 du capital dépensé. Ce n'est pourtant que la moitié de l'excédant des recettes nettes au-dessus

(1) Le florin se calculant dans les transactions à 2 fr. 15 c., le capital social sera de 129 millions de francs, divisé en 300,000 actions de 430 francs, sur lesquelles 86 francs sont versés.

de 4 1/2 0/0 qui peut être appliquée annuellement au remboursement des avances faites par l'Etat. Celui-ci entre en partage des bénéfices lorsque les recettes nettes dépasseront 5 0/0 du capital dépensé, et lorsque la Compagnie n'aura plus de remboursements à effectuer pour des avances qu'il lui aurait faites. La part de l'Etat sera alors de 1/5 0/0, si les recettes nettes sont de 5 1/5 à 6 1/5 0/0; si elles sont de 6 1/5 à 7 0/0, il reçoit 2/5 0/0, et 1/2 0/0 si elles sont de 7 à 8 0/0; enfin, il reçoit la moitié des recettes nettes au-dessus de 6 0/0 si celles-ci sont de 8 0/0 ou plus.

La première assemblée générale doit avoir lieu dans l'année qui suit la mise en exploitation d'une des lignes. Pour assister aux assemblées générales on doit être porteur de 5 actions; 5 à 10 actions donnent droit à une voix, et jusqu'à 100 actions, à une voix de plus pour chaque dizaine d'actions. A partir de 100 actions on n'a qu'une voix pour 25 actions; mais personne n'en peut réunir plus de 30.

Les exercices finissent le 30 septembre de chaque année. Après le paiement de 4 1/2 0/0 d'intérêt, qui s'effectue les 1er janvier et juillet, aux actions, les 9/10 des recettes nettes seront distribués aux actionnaires, et 1/10 sera attribué au conseil d'administration.

Les plus bas et les plus hauts cours des actions à la Bourse de Francfort ont été, en 1858, de 94 à 100; 1859, trois trimestres, de 91 à 100 3/4.

CHEMINS DE FER RUSSES.

Siége social à Saint-Pétersbourg. — Bureau à Paris, 25, place Vendôme.

Concession accordée par ukase impérial du 7 février 1856 pour quatre-vingt-quinze ans à partir du 1er janvier 1857.

Les lignes concédées sont :

De Saint-Pétersbourg à Varsovie.	1,072	verstes (1).
Embranchement sur Vilna. . . .	227	—
De Moscou à Théodosie.	1 344	—
D'Orel à Libau..	1,200	—
De Moscou à Nijni-Nowgorod.. .	448	—
formant un réseau de.	4,291	verstes ou 4,577 kilom.

(1) Une verste = mètres, 1,066,66.

La première ligne, celle de Saint-Pétersbourg à Varsovie, a été entreprise en 1852 par l'Etat, mais, au jour de la prise de possession par la Compagnie, le 15 mai 1857, il n'y avait encore en exploitation que la section de 42 verstes entre Saint-Pétersbourg et Gatchina; elle s'est étendue le 5 décembre 1857, jusqu'à Louga, formant une ligne de 86 verstes. Le 10 février 1858, la voie a été prolongée jusqu'à Pskow, formant un parcours de 128 verstes.

Le fonds social est fixé par les statuts à 275 millions de roubles (1); mais aux termes du § 7, ce capital doit être formé successivement au moyen de créations d'actions de 125 roubles chacune et d'obligations. La première émission est de 600,000 actions représentant un capital de 75 millions de roubles; les actions sont libérées de 30 0/0 en souscrivant, soit 37 roubles 50 c. ou 150 fr. chacune. De plus, en 1858, la Compagnie a émis 70,000 obligations de 500 roubles chacune, formant un capital de 35 millions de roubles. Ces obligations portent 5 1/2 0/0 d'intérêts et sont remboursables en soixante-quinze ans à partir de 1867.

Les résultats de l'exploitation ont été : en 1857, recettes brutes pour 86 verstes, 87,440 roubles; en 1858, pour 128 verstes, 365,507 roubles.

La répartition du produit aura lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt des obligations; 2° 5 0/0 d'intérêt aux actions; 3° remboursement des avances faites par l'Etat; 4° 5 0/0 au fonds de réserve dont le maximum est fixé à 5 millions de roubles; 5° 90 0/0 aux actionnaires à titre de dividende, et 10 0/0 aux fondateurs, administrateurs et employés.

Les assemblées générales ont lieu en juin. Elles se composent des propriétaires de 40 actions au moins. Chaque membre a autant de voix que de fois 40 actions sans néanmoins pouvoir dépasser 10 voix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été : en 1857, 487 50 à 522 50; en 1858, 497 50 à 530; en 1859, trois trimestres, 485 à 522 1/4.

(1) Un rouble = fr. 4 04.

CHEMIN DE FER GUILLAUME-LUXEMBOURG.

Siége social à Luxembourg. — Succursale à Paris, boulevard de Strasbourg, n° 68.

La concession a été accordée le 2 mars 1857 pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 20 janvier 1859.

Le réseau à construire suivant l'acte de concession se compose de quatre lignes partant de Luxembourg et se dirigeant, celle du sud, vers la frontière française près de Thionville, 18 kilomètres et demi ; celle de l'ouest, vers la frontière belge près d'Arlon, 18 kilomètres et demi ; celle de l'est, vers la frontière prussienne près de Wasserbillig, 34 kil. ; celle du nord, vers la frontière prussienne près de Weiswampach, 90 kilom. ; et enfin un embranchement sur les mines d'Esch et Rumelange, 28 kilom., formant en tout 161 kilomètres. Suivant la convention du 31 octobre 1858 passée entre le gouvernement et la Compagnie, celle-ci n'est autorisée, quant à la ligne du nord, qu'à construire la section de Luxembourg à Diekirch, 30 kilom. ; le reste de cette ligne est abandonné par suite du refus qu'a fait la Prusse de la prolonger jusqu'à Aix-la-Chapelle. Le réseau se trouve ainsi réduit à 129 kilomètres, dont 37 kilomètres, la ligne du sud et celle de l'ouest, ont été inaugurés le 5 octobre 1859. Suivant un traité conclu le 25 mai 1858 avec les entrepreneurs, la ligne de l'est doit être livrée à l'exploitation en mai 1860, et celle du nord jusqu'à Diekirch en mai 1861.

Ce réseau a une grande importance, non-seulement par son trafic local, mais plus encore par son trafic international. En effet, en se reliant à Thionville au réseau français de l'Est, il lie la Méditerranée à la mer du Nord par une voie qui est de 150 kilomètres plus courte que toutes les autres, et en se reliant à Wasserbillig à la ligne de Trèves à Saarbruck, il ouvre le même débouché à l'Allemagne du Sud et sera peut-être un jour appelé à former la voie la plus courte entre Londres et les Indes orientales par Venise et Alexandrie.

Par traité du 6 juin 1857, la Compagnie française de l'Est s'est chargée de l'exploitation du réseau Guillaume-Luxembourg pendant cinquante ans à partir du jour de l'ouverture de sa ligne du sud (5 oc-

tobre 1859), aux conditions suivantes : La Compagnie de l'Est prélèvera sur les recettes :

1° Une somme annuelle de 500 francs par kilomètre exploité, à titre d'indemnité à forfait pour l'apport du matériel roulant, toutes les fois que les résultats de l'exploitation ne donneront pas lieu, entre les deux Compagnies, au partage dont il est ci-après parlé.

Ce prélèvement ne sera effectué, pour les années d'exploitation donnant lieu audit partage, que sous déduction d'une somme égale à la part revenant à la Compagnie des chemins de fer de l'Est.

2° Le montant des dépenses de toute nature afférentes à l'exploitation, qui demeure fixé à forfait comme suit :

Si le produit kilométrique annuel ne dépasse pas 10,000 francs, 65 0/0 de la recette brute ;

Si le produit kilométrique annuel dépasse 10,000 francs, sans être supérieur à 15,000 francs, 60 0/0 de la recette brute ;

Si le produit kilométrique annuel dépasse 15,000 francs, sans être supérieur à 20,000 francs, 55 0/0 de la recette brute ;

Si le produit kilométrique annuel dépasse 20,000 francs, sans être supérieur à 25,000 francs, 50 0/0 de la recette brute ;

Si le produit kilométrique annuel dépasse 25,000 francs, sans être supérieur à 30,000 francs, 45 0/0 de la recette brute ;

Et enfin, si le produit kilométrique annuel est supérieur à 30,000 francs, 40 0/0 de la recette brute.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est tiendra compte intégralement à la Société royale grand-ducale de l'excédant des recettes sur les dépenses, calculées à forfait, comme il est expliqué ci-dessus, jusqu'à concurrence d'une somme de 3,000,000 de francs pour une année d'exploitation.

L'excédant de 3,000,000 sera partagé par moitié entre les deux parties contractantes, toutefois après prélèvement de la portion revenant au gouvernement grand-ducal, à titre de remboursement de la subvention qu'il a accordée à la Société royale grand-ducale, et jusqu'à concurrence du montant de cette subvention, qui est de 3,000,000,

La Compagnie des chemins de fer de l'Est tiendra trimestriellement compte, à Paris, à la Société R.-G.-D. des chemins de fer Guillaume-Luxembourg, de l'excédant des recettes lui revenant.

Grâce à l'abandon d'une partie de la ligne du Nord et à la convention

avec la Compagnie de l'Est, le capital nécessaire à la construction a pu être réduit de 53 à 33 millions de francs se composant :

de 25,000,000 fr.	divisés en 50,000 actions de 500 fr. chacune et libérées de 300 fr. au moyen de l'appel de fonds du 25 novembre 1858 de 100 fr., et de celui du 30 novembre 1859, de 50 fr.
5,000,000	divisés en 18,500 obligations portant 15 fr. d'intérêt, et remboursables à 500 fr. Ces obligations sont acceptées par les entrepreneurs des lignes, en paiement de leurs travaux, au cours de 270 fr.
3,000,000	subvention du gouvernement.

La répartition du produit net aura lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt et amortissement des obligations ; 2° intérêt des actions à 5 0/0 et amortissement; 3° remboursement de la subvention de l'Etat; 4° 5 0/0 au fonds de réserve jusqu'à ce qu'il ait atteint la somme de 250,000 fr.; 5° allocation au conseil d'administration, 60,000 fr.; 6° 10 0/0 aux administrateurs fondateurs; 7° le reste aux actions à titre de dividende.

Les exercices finissent le 31 décembre.

Les assemblées générales ont lieu en mai; elles se composent des propriétaires d'au moins 20 actions. Chaque membre a autant de voix que de fois 20 actions, sans pouvoir excéder dix voix.

CHEMIN DE FER DU CENTRE-BELGE.

Siége social à Binche depuis le mois d'octobre 1859; auparavant, à Bruxelles, 96, rue Royale.

La concession a été accordée pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 3 septembre 1853; l'acte de la concession est du même jour. La ligne, entièrement livrée à l'exploitation depuis le mois d'octobre 1859, va d'Erquelines à Ecaussines en passant par Binche et Baume, formant en tout 36 kilom., dont 23 kilom. d'Erquelines à Baume sont déjà en exploitation depuis le 2 mai 1857, et dont les recettes brutes se sont élevées à 97,096 fr. pour les 8 mois de l'année 1857; à 264,061 fr. pour l'année 1858; et à 186,061 fr. pour les trois premiers trimestres 1859.

Par arrêté royal du 27 mai 1859, la Compagnie est autorisée à construire une ligne se détachant à Baume du chemin de fer du Centre et se reliant à Marchiennes-au-Pont au chemin de fer de l'État. La durée de la concession de la ligne est la même que celle de la ligne principale.

Le capital social se compose de :

5,500,000 fr. divisés en 11,000 actions libérées de 500 fr.

4,999,800 fr. divisés en 16,666 obligations émises à 300 fr. et remboursables à 500 fr., de 1859 à 1934. Elles jouissent de 15 fr. d'intérêts, payables 1ᵉʳ janvier et juillet à partir du 1ᵉʳ janvier 1858.

La répartition du produit net aura lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt et amortissement des obligations ; 2° 10 0/0 au fonds de réserve, dont le maximum est fixé à 1 million de francs ; 3° le reste sera distribué aux actionnaires à titre de dividende ; mais quand cette distribution excédera 25 francs par action, un dixième du surplus sera réparti entre les employés.

Les assemblées générales ont lieu en avril ; elles se composent des propriétaires d'au moins 10 actions. Chaque membre a autant de voix que de fois 10 actions sans pouvoir dépasser 5 voix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Bruxelles ont été : en 1857, de 560 à 650 ; en 1858, de 200 à 560 ; en 1859, les trois trimestres, de 200.

CHEMIN DE FER HAINAUT ET FLANDRES.

Siége social à Bruxelles. — Bureau à Paris, 58, rue de Provence.

La concession accordée le 5 janvier 1857, est faite pour quatre-vingt-dix ans, à partir de cette date pour une ligne allant de Saint-Ghislain à Gand avec un embranchement se détachant de la ligne principale près de Saint-Ghislain, et se dirigeant sur Ath et un autre embranchement se dirigeant sur Tournai, en se détachant près de Peruwelz de la ligne principale, formant ensemble un réseau de 121 kilomètres, dont la section de Gand à Audenarde, de 18 kilomètres, est livrée à l'exploitation depuis le 28 juin 1857. La ligne de Gand à Audenarde avait été concédée le 27 octobre 1853 à une Compagnie qui fut dissoute à propos de l'acquisition

faite par la Compagnie Hainaut et Flandres de ses actions et obligations, s'élevant à 2,560,000 fr.

Le capital social se compose de :

26,000,000 fr.	divisés en 52,000 actions de 500 fr. chacune, qui, par le quatrième appel de fonds fait le 5 août 1859, sont libérées de 300 fr., et jouissent d'un intérêt de 5 0/0.
13,800,000	divisés en 47,586 obligations portant 15 fr. d'intérêt, payables les 1er janvier et juillet, émises à 290 fr., remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-six années, à partir de la troisième année de l'exploitation de la ligne.

Les recettes brutes de Gand à Audenarde ont été de 85,537 fr. pour les six mois de 1857; 178,723 fr. pour l'année 1858 ; et de 144,506 fr. pour les neuf premiers mois de 1859.

Les exercices finissent le 31 décembre de chaque année. La répartition du produit net aura lieu dans l'ordre suivant : 1° Intérêt et amortissement des obligations ; 2° 5 0/0 d'intérêt aux actions ; 3° 12 0/0 aux administrateurs et aux commissaires ; 4° 15 à 25 0/0 au fonds de réserve dont le maximum est fixé à 2 millions de francs ; 5° le reste sera distribué aux actionnaires à titre de dividende.

Les assemblées générales ont lieu le 15 avril de chaque année ; elles se composent des propriétaires de 15 actions ; chaque membre a autant de voix que de fois 15 actions, sans pouvoir excéder dix voix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Bruxelles ont été : en 1857, de 375 à 450 ; en 1858, de 358 à 390 ; en 1859, les trois trimestres, 340 à 380.

CHEMIN DE FER DE LICHTERVELDE A FURNES.

Siége social à Gand.

La date de la concession est du 25 juin 1856, et sa durée est de quatre-vingt-dix ans à partir du 9 mai 1856. La ligne, entièrement en exploitation depuis le 9 mai 1858, a une étendue de 34 kilom., et va de Lichtervelde à Furnes en passant par Dixmude.

Le capital social se compose de :

5,000,000 fr. divisés en 10,000 actions libérées de 500 fr. jouissant d'un intérêt de 5 0/0 payables : 2 0/0 le 1er juillet et 3 0/0 le 1er janvier.

Les recettes brutes des huit mois de 1858 ont été de 47,783 fr., et celles des neuf premiers mois de 1859, de 117,621 fr.

L'État a garanti un minimum de produit net de 200,000 fr. par an à partir de la mise en exploitation de la ligne.

La répartition du produit net aura lieu dans l'ordre suivant : 1° 5 0/0 d'intérêts aux actions; 2° 15 0/0 aux administrateurs; 3° 5 0/0 aux commissaires; 4° 10 0/0 à la réserve; 5° 70 0/0 aux actionnaires à titre de dividende.

Les assemblées générales ont lieu en mars; elles se composent des propriétaires d'au moins 5 actions; chaque membre a autant de voix que de fois 5 actions, sans pouvoir excéder cinq voix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Bruxelles ont été :

En 1857, de 370 à 385 fr. ; en 1858, de 295 à 385 fr. ; en 1859, les trois trimestres, de 175 à 290.

CHEMINS DE FER DE MADRID A SARAGOSSE ET ALICANTE.

Siége social à Madrid. — Bureau à Paris, 1, place Vendôme.

La concession a été accordée le 26 janvier 1857 pour quatre-vingt-dix neuf ans à partir de cette époque. Cette concession n'est qu'une autorisation de réunir entre les mains d'une seule Compagnie diverses lignes antérieurement concédées et déjà en partie exploitées. Cette réunion forme un réseau de 1,072 kilom., se composant des lignes suivantes :

1° De Madrid à Saragosse, 342 kilom., concédée le 8 mars 1856 à M. le comte de Morny et consorts. Par traité du 18 juillet 1856 avec la Société espagnole industrielle et mercantile, celle-ci s'est chargée de la construction du chemin de fer à raison de 207,500 fr. le kilomètre, desquels il y a à déduire la subvention de l'État de 55,263 fr., de sorte que le coût kilométrique est de 152,237 fr. seulement;

2° De Madrid à Almansa, 358 kilom., concédée en 1845 et 1850 à diverses Compagnies, et le 9 mars 1857 à don José Salamanca, qui l'a cédée par traité du 7 juillet 1856 à M. de Morny et consorts et à MM. de Rothschild frères. Don J. Salamanca doit livrer le chemin complètement terminé, avec le matériel fixe et roulant, à raison de 180,000 fr. le kil., dont 170,000 fr. payables en argent ou en obligations et 10,000 fr. payables en actions libérées de 30 0/0. L'exploitation est pour le compte de la Société actuelle à partir du 10 juillet 1856;

3° D'Almansa à Alicante, 97 kilom., concédée en 1852 à M. de Rio-Florido, aux droits duquel don José Salamanca a été substitué par délibération des actionnaires en date du 5 juin 1856; la ligne a été acquise par MM. de Morny et consorts et MM. de Rothschild frères, suivant traité du 12 décembre 1856 et aux mêmes conditions que celles énoncées pour la ligne précédente;

4° D'Almansa à Grao de Valence, 136 kilom., dont 89 kilom. en exploitation, du Grao de Valence à Mogente. Concédée en 1852, la ligne a été rétrocédée conditionnellement à la Compagnie actuelle par traité du 27 janvier 1859 aux conditions suivantes : l'ancienne Compagnie s'engage à achever sa ligne le 31 décembre 1859, et la Compagnie de Madrid à Saragosse devra se prononcer, dans un délai de trois mois après la mise en exploitation de la ligne, sur le point de savoir si elle prend possession ou si elle renonce à l'achat facultatif qui est déterminé à raison de 576,100 réaux (151,605 fr.) le kilomètre, y compris le matériel fixe et roulant. La condition de cette acquisition est un à-compte de 3,150,000 francs sur le prix, à-compte qui, en cas de non-réalisation de l'achat, sera remboursé, y compris les intérêts à 6 0/0, par tiers, à quatre, huit et douze mois de date à partir de la demande du remboursement. Si, au contraire, l'achat a lieu, on déduira du prix d'acquisition les obligations de la Société de Valence étant alors en circulation, et le surplus de ce prix sera payé :

5,250,000 fr. le jour de la prise de possession;
525,000 trois mois après;
525,000 six mois après, et le solde, neuf mois après la livraison du chemin, le tout sans intérêt jusqu'à chaque échéance.

5° D'Alcazar à Ciudad-Real, 112 1/2 kilom. En 1846, la ligne d'Estra-

madure (d'Alcazar à Badajoz par Ciudal-Real) avait été concédée; mais cette concession étant restée sans effet, le gouvernement a adjugé, le 8 avril 1859, la section d'Alcazar à Ciudad-Real à la Compagnie de Madrid à Barcelone, avec une subvention de 5 millions de francs.

6° De Castillejo à Tolède, 27 kilom. Concédée le 11 juillet 1856 à don José Salamanca, cette ligne étant en exploitation a été cédée à la Compagnie à raison de 140,000 fr. le kilom., y compris le matériel fixe et roulant. Le paiement a été fait au moyen de 14,673 obligations portant 15 fr. d'intérêt et remboursables à 500 fr.

A la fin d'octobre 1859, la Compagnie avait 539 kilom. en exploitation, dont 482 sur la ligne de Madrid à Abacète, y compris l'embranchement sur Tolède, et 57 sur la ligne de Madrid à Saragosse. La première ligne est donc entièrement terminée ; en effet, à la date de la formation de la Compagnie, la section de Madrid à Alicante, de 278 kilom., était déjà en exploitation; depuis, on a ouvert, le 17 novembre 1857, la section d'Albacète à Almansa, de 80 kilom. ; le 18 décembre 1857, la ligne de Castillejo à Tolède, de 27 kilom., et le 15 mars 1858, la section d'Almansa à Alicante, de 97 kilom.

Sur la ligne de Madrid à Saragosse a été ouverte, le 3 juin 1859, la section de Madrid à Guadalaxara, de 57 kilom.

Le capital social se compose de :

120,000,000 fr.	divisés en 240,000 actions de 500 fr. chacune, libérées de 400 fr. par l'appel de fonds du 5 février 1858 de 50 fr.; elles portent un intérêt de 6 0/0, payable les 1er janvier et juillet.
24,589,250 fr.	divisés en 98,357 obligations portant 15 fr. d'intérêt, émises à 250 fr., et remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-quinze ans.

Les dépenses faites depuis le 10 juillet 1856 jusqu'au 31 décembre 1858 se sont élevées à 113,167,445 fr., laissant un excédant des recettes de 10,689,103.

Les résultats de l'exploitation ont été :

	RECETTES.	DÉPENSES.
	Fr.	Fr.
1856, deuxième semestre .	2,360,307	7,229,139 (1856-1857)
1857, ...	5,429,101	
1858, ...	10,012,450	6,880,361
1859, premier semestre. .	8,691,209	

Sur la ligne du Grao de Valencia, la recette de 1858 a été de 1,545,583 francs sur 60 kilom., et celle du premier semestre 1859, de 734,523 fr. sur 89 kilom.

La répartition du produit net a lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt et amortissement des obligations; 2° intérêt des actions à 6 0/0; 3° 2 0/0 au moins au fonds de réserve, dont le maximum est fixé à 12,000,000 fr. ; 4° amortissement des actions; 5° 5 0/0 aux fondateurs; 6° 5 0/0 au Conseil d'administration ; 7° le reste sera réparti aux actionnaires à titre de dividende.

Les exercices finissent le 31 décembre. Les assemblées générales ont lieu en mai; elles se composent des cent-cinquante plus forts actionnaires, propriétaires d'au moins 50 actions; chaque membre a autant de voix que de fois 50 actions, sans pouvoir en posséder plus de dix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été : en 1857, de 393 75 à 505; en 1858, de 451 1/4 à 525; en 1859, trois trimestres, de 375 à 510.

CHEMIN DE FER DU NORD DE L'ESPAGNE.

Siége social à Madrid. — Bureau à Paris, 15, place Vendôme.

La concession accordée le 18 juin 1856 à la Société générale du Crédit mobilier espagnol a été reportée sur la Compagnie du Nord le 18 décembre 1858.

Sa durée est de quatre-vingt-dix neuf ans, à partir de la mise en exploitation du réseau.

La ligne concédée ira de Madrid à la Bidassoa, près d'Irun, en passant par Escurial, Avila, Valladolid, San-Isidro-de-Duenas, Burgos, Vitoria et Tolosa, 633 kilom., et de San-Isidro-de-Duenas à Alar-del-Rey, 90 kilom., formant un réseau de 723 kilom. Ce réseau se reliera, à la Bidassoa, aux chemins de fer français; à Alar-del-Rey, à la ligne de Santander, en exploitation depuis le 30 août 1858; à Madrid, à la ligne de la Méditerranée, également en exploitation depuis le 15 mars 1858; enfin, par la ligne d'Alcazar à Badajoz, aux chemins de fer portugais.

La dépense totale de ces lignes, y compris le remboursement des

avances faites par le Crédit mobilier espagnol et la somme de 5,000,000 due à cette Compagnie pour son apport, s'élève à. . 204,247,342 fr.
dont il faut déduire la subvention du gouvernement espagnol, montant à. 54,247,342

La dépense à la charge de la Compagnie est donc de 150,000,000 fr.
soit 207,304 fr. le kilomètre.

Le capital social se compose de :

100,000,000 fr. divisés en 200,000 actions de 500 fr. chacune, libérées de 200 fr. par l'appel de 50 fr. du 5 septembre 1859, jouissant d'un intérêt de 6 0/0;

50,000,000 divisés en 200,000 obligations portant 15 fr. d'intérêt, émises à 250 fr., et remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix-neuf ans.

Le bilan sera arrêté au 31 décembre de chaque année.

La répartition du produit net aura lieu dans l'ordre suivant :

1° Intérêt et amortissement des obligations; 2° intérêt à 6 0/0 des actions; 3° 2 0/0 au fonds de réserve, dont le maximum est fixé à 10 millions de francs; 4° amortissement des actions; 5° aux administrateurs une somme à fixer par l'assemblée générale; 6° 10 0/0 aux fondateurs; 7° le solde aux actionnaires à titre de dividende.

Les assemblées générales auront lieu en mai; elles se composent des cent cinquante plus forts actionnaires. 50 actions donnent droit à une voix; mais nul ne peut réunir plus de quinze voix.

CHEMIN DE FER DE CORDOUE A SÉVILLE.

Siége social à Madrid. — Bureau à Paris, 15, place Vendôme.

La concession (à laquelle est attachée pendant vingt ans une subvention annuelle de 100,000 réaux par kilomètre), sous la date du 30 septembre 1851, a été accordée pour quatre-vingt-dix-neuf ans pour la construction d'un chemin de fer allant de Cordoue à Séville, ayant une étendue de 131 kilomètres. La ligne, exploitée depuis le 2 juin 1859, a donné une recette brute de 623,160 fr. jusqu'au 30 septembre 1859.

Le capital social se compose de :

18,000,000 de francs, divisés en 36,000 actions de 500 fr. libérées, et portant 6 0/0 d'intérêt ;

6.000,000 de francs, divisés en 24,576 obligations portant 15 fr. d'intérêt payable en janvier et juillet. Elles ont été émises, en 1859, à 250 fr., et sont remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix-neuf ans.

La répartition du produit net a lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt et amortissement des obligations ; 2° 5 0/0 au fonds de réserve, dont le maximum est fixé à 500,000 fr.; 3° intérêt et amortissement des actions; 4° 12 0/0 aux fondateurs et administrateurs; 5° le reste aux actionnaires à titre de dividende.

Les exercices finissent le 31 décembre. Les assemblées générales ont lieu en mai ; elles se composent de propriétaires d'au moins 25 actions. Chaque membre a autant de voix que de fois 25 actions, sans pouvoir en posséder plus de dix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été, en 1859 (trois trimestres), de 505 à 510 fr.

CHEMINS DE FER DE SÉVILLE A XÉRÈS ET DE PUERTO-RÉAL A CADIX.

Siége social à Madrid. — Bureau à Paris, 50, rue de Provence.

La concession a été accordée, par décret royal du 16 août 1850, pour quatre-vingt-dix-neuf ans pour une ligne allant de Xérès à Puerto de Santa-Maria et au Trocadero, 27 kilom. 500 mètres. Cette ligne a été livrée à l'exploitation, le 23 juin 1854, jusqu'à Puerto de Santa-Maria, 15 kilomètres, et, le 10 octobre 1856, jusqu'au Trocadero, 12 kilom. 500 mètres. La ligne de Séville à Xérès, 103 kilomètres, a été concédée le 4 mars 1857, et elle est livrée à l'exploitation depuis le 2 juillet 1859.

Le réseau total est donc de 130 kilom. 500 mètres, en exploitation.

Le capital social se compose de :

23,750,000 fr., divisés en 47,500 actions de 500 fr. chacune, libérées de 350 fr. et jouissant d'un intérêt de 6 0/0.

8,157,890 fr., divisés en 30,214 obligations portant 15 fr. d'intérêt, émises à 270 fr., et remboursables à 500 fr. en quarante-sept ans à partir de 1861.

1,325,000 fr., subvention accordée par le gouvernement.

Les recettes brutes se sont élevées au second semestre de 1854, sur 15 kilomètres, à 121,239 fr.; en 1855, à 442,517 fr.; en 1856, sur 27 kilom. 500 mètres, à 587,693 fr.; en 1857, à 989,003 fr.; en 1858, à 1,127,345 fr.; au premier semestre 1859, à 469,324 fr.

La répartition du produit net a lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt et amortissement des obligations; 2° 6 0/0 d'intérêt aux actions; 3° 2 à 5 0/0 au fonds de réserve; 4° 10 0/0 aux fondateurs, administrateurs et employés; 5° le reste aux actionnaires à titre de dividende.

Les assemblées générales ont lieu en mai ; elles se composent des cent cinquante plus forts actionnaires. Chaque membre a autant de voix que de fois 50 actions, sans pouvoir en posséder plus de dix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été, en 1859 (trois trimestres), de 512 50 à 550 fr.

CHEMIN DE FER DE BARCELONE A SARAGOSSE.

Siége social à Barcelone. — Correspondants à Paris : MM. Marcuard et Cᵉ,

Siége social à Barcelone. — Correspondants à Paris : MM. Marcuard et Cᵉ, 18, rue Bergère.

La concession, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, a été accordée le 21 septembre 1843, pour une ligne allant de Barcelone à Saragosse par Manresa, Cervera et Lerida, 336 kilomètres, dont en exploitation, depuis le 2 juillet 1859, 66 kilomètres de Barcelone à Tarrasa. Cette section a donné une recette de 562,150 fr. pour les neuf premiers mois de 1859, et pour l'époque correspondante de 1858, 345,324 fr. sur un parcours de 23 kilomètres.

Le capital social se compose de :

160,000,000 de réaux divisés en 80,000 actions de 2,000 réaux, libérées de 70 0/0 et jouissant d'un intérêt de 6 0/0.

12,000,000 de réaux divisés en 6,000 obligations de 2,000 réaux, émises en juillet 1858, jouissant d'un intérêt de 6 0/0 payables en janvier et juillet, et remboursables en 1867.

15,850,000 réaux divisés en 7,925 obligations semblables aux précédentes, mais remboursables en dix ans à partir de 1864.

13,260,000 réaux divisés en 6,630 obligations semblables aux précédentes.

3,468,000 réaux divisés en 1,734 obligations à 5 0/0 de 2,000 réaux.

74,899,820 réaux, subvention de l'État.

Les résultats de l'exploitation ont été, pour 1858, les recettes, de 1,761,360 réaux, et les dépenses, de 895,520 réaux; pour 1857, les recettes ont été de 1,656,720 réaux.

CHEMIN DE FER CENTRAL SUISSE.

Siége social à Bâle. — Banquiers à Paris : MM. A. Marcuard et C[e].

La concession a été accordée, le 4 février 1853, pour quatre-vingt-dix-neuf ans à partir de l'ouverture des lignes. Ces lignes sont : 1° de Bâle à Lucerne par Olten et Saarbourg; 2° d'Olten à Aarau; 3° d'Aarbourg à Nidau par Herzogenbuchsée et Bienne; 4° de Herzogenbuchsée à Thorishaus par Berne; 5° de Berne à Thann, formant en tout un réseau de 236 kilomètres, qui sont livrés à l'exploitation depuis le 3 juillet 1859. Par convention passée en décembre 1859 avec la Compagnie Est-Ouest, celle-ci a abandonné à la Compagnie du Central-Suisse la ligne de Bienne à Neuveville de 12 kil. Le Central a accordé en échange à l'Est-Ouest l'usage de la gare de Berne, et la faculté d'y faire aboutir les lignes Bienne-Berne et Lucerne-Berne.

Avec l'ouverture du tronçon Laeufelsingen-Olten, soit du tunnel de Hauenstein, qui a eu lieu le 1[er] mai 1858 et qui est l'événement le plus important de l'année 1858, a été enfin atteint le principal but de l'entreprise du chemin de fer central, c'est-à-dire la communication directe de Bâle avec les stations principales au delà du Jura, de Berne, Lucerne, Bienne, Soleure, Olten, Aarau, et par le fait de l'ouverture importante et simultanée du tronçon Aarau-Brugg, toutes les stations du chemin de fer Central se trouvent également en communication avec celles du Nord-Est et de l'Union des chemins de fer suisses, ainsi qu'avec la France par la jonction de Bâle avec le chemin de fer de l'Est français.

Le capital social se compose de :

37,117,500 fr. divisés en 74,235 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées ;

4,000,000 de francs en obligations de 500 et 1,000 fr., émises le 22 août 1854, jouissant d'un intérêt de 5 0/0 payable le 10 octobre et remboursables au pair en vingt-cinq ans à partir de 1864 ;

3,000,000 de francs en obligations semblables aux précédentes, émises le 25 novembre 1854 ;

5,000,000 de francs en obligations semblables aux précédentes, émises le 26 novembre 1855 ;

2,000,000 de francs, emprunt temporaire à la Caisse fédérale à 5 0/0 ;

12,000,000 de francs, emprunt remboursable en vingt ans et portant 4 1/2 0/0, émis le 20 avril 1857 à 90 0/0.

8,000,000 de francs en obligations semblables aux premières, émises en mai 1858.

71,117.500 fr.

Le coût kilométrique est donc de 301,340 fr.

Les résultats de l'exploitation ont été :

Années.	Longueur exploitée.	Recettes.	Dépenses.	Dividende.
1855	74 kilom.	295,111 fr.	193,010 fr.	4 0/0
1856	84	667,911	389,646	4 0/0
1857	195	2,244,471	1,000,115	4 0/0
1858	205	3,858,216	1,974,514	4 0/0 et 1.40
1859 (9 mois)	236	3,908,650		

Les comptes sont arrêtés le 30 juin et le 31 décembre. Le produit net sera employé : 1° au service des intérêts et de l'amortissement des obligations ; 2° 4 0/0 d'intérêt aux actions payable en janvier et juillet ; 3° 10 0/0 au fonds de réserve, qui ne pourra dépasser 6 0/0 du capital social ; 4° le reste sera distribué à titre de dividende.

Les assemblées générales ont lieu en avril ; elles se composent des propriétaires d'au moins 5 actions. 5 actions donnent droit à une voix et 10 à deux voix ; au delà, chaque dizaine en sus donne droit à une voix en plus, sans pourtant qu'un membre puisse en avoir plus de trente.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été : 1853, 435 à 521 25 ; 1854, 420 à 460 ; 1855, 405 à 527 50 ; 1856, 480 à 630 ; 1857, 430 à 540 ; 1858, 400 à 490 ; 1859 (trois trimestres), 350 à 475.

CHEMIN DE FER FRANCO-SUISSE.

Siége social à Neufchâtel. — Bureaux à Paris, 7, rue de la Chaussée-d'Antin.

La concession a été accordée le 9 juin 1856 pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir de ladite date.

La ligne ira des Verrières à Neufchâtel, et de la Thielle, avec un embranchement, de Neufchâtel à Vaumarcus. — 70 kilom.

Cette ligne se joindra, à Verrières, au nouveau réseau français de Paris à Lyon et à la Méditerranée ; à Vaumarcus, au réseau Ouest-Suisse ; aux Parcs, près Neufchâtel, àl a ligne du Jura industriel ; et enfin au réseau Central-Suisse, au moyen de la ligne Neuveville à Bienne, de 12 kilom., concédée à la Compagnie Est-Ouest-Suisse. (Voir Central-Suisse.)

La première section de Vaumarcus à Landeron a été livrée à l'exploitation le 7 novembre 1859 : le reste du réseau le sera au commencement de l'année 1860.

Quant au matériel roulant, il sera fourni par la Compagnie de Paris-Lyon-Méditerranée, qui, par traités du 2 avril 1856 et du 24 février 1859, s'est chargée de l'exploitation Franco-Suisse.

Le capital social se compose de :

12,000,000 fr.	divisés en 24,000 actions de 500 fr. chacune, libérées de 450 fr. par l'appel de fonds du 1er décembre 1859 de 50 fr., et jouissant d'un intérêt de 4 0/0 ;
8,000,000	divisés en 20,000 obligations de 400 fr., portant 20 fr. d'intérêt, payables en mars et septembre, émises à 385 fr. et remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix-neuf années. La première émission d'obligations de 2 millions, à 4 1/2 0/0, a été convertie en titres de l'emprunt total de 8 millions ;
2,000,000	emprunt temporaire à la Caisse fédérale, remboursable en 1860.

La répartition du produit net aura lieu dans l'ordre suivant :

1° Intérêt et amortissement des obligations ; 2° 3 0/0 à la réserve qui ne peut dépasser le vingtième du fonds social ; 3° amortissement des actions, à commencer à partir de la vingt et unième année après la mise

en exploitation du réseau ; 4° aux actions, 4 0/0 d'intérêt, payables les 1er juin et 1er décembre ; 5° le surplus sera réparti aux actionnaires à titre de dividendes.

Les exercices finissent le 30 avril.

Les assemblées générales ont lieu en mai ; elles se composent des propriétaires d'au moins 10 actions ; chaque membre a autant de voix que de fois 10 actions, sans pouvoir en posséder plus de vingt.

CHEMIN DE FER DE LA LIGNE D'ITALIE PAR LA VALLÉE DU RHONE ET LE SIMPLON.

Siége social à Genève. — Bureaux à Paris, 28, rue Laffitte.

La concession a été accordée par actes des 27 avril 1856 et 13 octobre 1857. Sa durée est fixée jusqu'au 11 janvier 1952.

La ligne concédée ira de Genève à Arona, et, par un embranchement, à Locarno, en passant le long du lac de Genève, par Thonon à Saint-Gingolphe, et de là par Martiny, Sion et Brigg, où elle traversera le Simplon, et enfin à Domo-d'Ossola partira l'embranchement sur Locarno.

Si l'on cherche sur la carte de l'Europe la ligne la plus courte pour aller de Londres, de Paris, de Bruxelles vers l'Italie et les Indes-Orientales, pour réunir Genève, Lausanne, et Berne à Milan et à Turin ; si l'on examine surtout les nombreux contours que dessine la configuration des Alpes, il est impossible de ne point reconnaître que la vallée du Rhône et le Simplon présentent le passage le mieux choisi pour franchir cette chaîne de montagnes, pour servir de voie commune de grande communication entre l'Italie, au sud des Alpes, et la Suisse, l'Allemagne occidentale, la Belgique, la France, l'Angleterre au nord.

La première section a été ouverte le 31 mars 1859, entre Bouveret et Saint-Maurice, et le 14 juillet 1859 a été ouverte celle de Saint-Maurice à Martigny, laquelle en se prolongeant, en octobre, jusqu'au pont du Rhône, forme un parcours de 64 kilom.

Le fonds social se compose de :

25,000,000 fr. qui étaient divisés en 100,000 actions de 250 fr. chacune ; mais à partir du 1er octobre 1858, elles ont été converties en actions de 500 fr. Pour le même jour il avait été fait un appel de fonds de 50 fr. par action ancienne, de sorte que la nouvelle action de 500 fr. était libérée de 400 fr. ; le 27 septembre 1859 et le 30 novembre 1859 ont été faits les deux derniers appels de fonds de 50 fr. chacun.

Les assemblées générales ont lieu en avril ; elles se composent de propriétaires d'au moins 20 actions; chaque membre a autant de voix que de fois 20 actions, sans pouvoir en posséder plus de dix. Les actions jouissent d'un intérêt de 5 0/0 des sommes versées.

CHEMIN DE FER DE LAUSANNE A FRIBOURG.

Siége social à Fribourg. — Bureaux à Paris, 17, rue Laffitte.

La concession a été accordée le 24 décembre 1856, pour quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 31 décembre 1859. La ligne ira de Thœrishaus à Lausanne, par Fribourg et Oron, 85 kilom. de plus à partir du 1er juillet 1858. La ligne de Genève à Versoix, de 12 kilom., a été cédée par la Compagnie de Lyon à Genève. Les conditions de ce rachat sont le remboursement des dépenses faites par la Compagnie de Lyon à Genève et une indemnité de 1,500,000 fr. Quoique cette ligne ait été livrée à l'exploitation le 21 juin 1858, le règlement définitif des dépenses n'a pas encore pu avoir lieu ; mais on présume qu'elles restent au-dessous de la somme de 5,500,000 fr.

Par suite d'un traité passé avec la Compagnie Central-Suisse, celle-ci se chargera de l'exploitation à raison d'une redevance annuelle de 9,500 fr. par kilomètre, augmentée du dixième du produit net, en déduisant cette redevance du total de toutes les recettes effectuées. Ce traité, en dispensant la Compagnie d'un matériel important en raison de la faible longueur à exploiter, lui a permis de réduire à 26,000,000 fr. les dépenses qui avaient été évaluées à 28,500,000 fr.

Le capital social se composait de 20,000,000 fr. divisés en 40,000 actions de 500 fr. chacune, libérées de 150 fr., dont 3,996 n'ont pas été émises; 4,000 ont été souscrites par le canton de Fribourg. Ces actions ont été dédoublées à partir du 15 juillet 1859, en donnant pour 2 actions anciennes libérées de 150 fr. 1 action nouvelle libérée de 300 fr.

Le capital-action se compose donc actuellement de :

8,026,000 fr. divisés en 16,052 actions de 500 fr. et libérées de 300 fr., représentant la moitié des 32,104 actions anciennes, souscrites par divers;

2,000,000 divisés en 4,000 actions semblables, souscrites par le canton de Fribourg, qui a renoncé au dédoublement;

4,000,000 divisés en 8,000 actions semblables, également souscrites par le canton de Fribourg; ce canton s'était engagé à payer à la Compagnie une subvention de 50,000 fr. par kilomètre, soit de 4,250,000 fr.; cet engagement est remplacé par la souscription des 8,000 actions, suivant traité du 17 juin 1859;

14,026,000 fr. divisés en 28,052 actions de 500 fr., jouissant d'un intérêt de 4 0/0 pendant la construction ;

5,974,000 fr. divisés en 11,948 actions de priorité de 500 fr. chacune, jouissant d'un intérêt de 5 0/0 sur les produits nets des lignes de la concession par préférence aux autres actions; ces actions ne sont pas encore émises;

2,750,000 divisés en obligations pour l'achat de la section Genève-Versoix.

Le produit de la section Genève-Versoix, depuis le 1er juillet au 31 décembre 1858, a été de 134,939 fr., et les dépenses, de 66,907 fr., dont 53,976 fr., frais d'exploitation par la Compagnie de Lyon à Genève, 2,931 fr., frais d'administration, et 10,000 fr., location de la gare de Genève.

La répartition du produit net aura lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt et amortissement des obligations; 2° 5 0/0 aux actions de priorité; 3° 5 0/0 aux actions ordinaires; 4° amortissement des actions, qui commencera la cinquième année après la mise en exploitation de la ligne entière (31 mai 1861); 5° 7 0/0 à la réserve, dont le maximum est fixé à 1 million de francs; 6° le solde aux actionnaires à titre de dividende.

Les assemblées générales ont lieu en juin; elles se composent de propriétaires d'au moins 10 actions; chaque membre a autant de voix que de fois 10 actions, sans toutefois en posséder plus de dix.

CHEMIN DE FER NORD-EST-SUISSE

Siége social à Zurich. — Correspondant à Paris, MM. A. Morel Fatio et Cie.

La Compagnie s'est constituée le 2 septembre 1853, par sa fusion avec celles du Nord et de Zurich au lac de Constance. La concession est à perpétuité.

Le réseau du Nord-Est se compose des lignes suivantes : 1° Zurich-Romanshorn; 2° Winterthur-Schaffhausen; 3° Turgi à Waldshut, formant en tout 178 kil., livrés à l'exploitation depuis le mois de septembre 1859. Le capital social se compose de :

28,708,000 fr.	divisés en 57,416 actions de 500 fr. chacune, entièrement libérées.
17,100,000 fr.	divisés en 9508 obligations de 500 fr., 7,626 obligations de 1000 fr. et 944 obligations de 5,000 fr. à 5 0/0 et remboursables en 30 ans, à partir du 1er juillet 1858.
3,000,000 fr.	divisés en 3,000 obligations à 4 1/2 0/0.
817,950 fr.	divisés en 4,674 obligations de 175 fr. chacune à 3 0/0. Ces obligations ont été données en échange des 4,674 actions libérées de 176 fr. de l'ancienne Compagnie du Nord.

Total. 49,625,950 fr. Cette somme se réduit à 47,508,593 fr. en tenant compte d'une somme de 1,300,000 fr. dépensée pour des travaux communs à d'autres Compagnies, et que celles-ci ont à rembourser à celle du Nord-Est, et de plus 817,357 fr. pour des bateaux à vapeur. Le coût kilométrique sera donc de 266,902 fr.

Les résultats de l'exploitation ont été :

	Longueur exploitée.	Recettes.	Dépenses.	Dividende et intérêt.
	kilom.	fr.	fr.	fr.
1856	115	1,538,615	655,399	
1857	144	2,404,449	975,730	22 50
1858	162	2,851,847	1,275,610	19
1859 3 trim.	178	2,663,877		

La répartition du produit net, après déduction faite de la somme nécessaire au paiement des intérêts et à l'amortissement des obligations, a lieu de la manière suivante : 3 0/0 à 8 0/0 sont prélevés pour le fonds de réserve, qui ne pourra excéder 1,000,000 fr , et le reste est distribué aux actionnaires sous forme de dividende. Pendant la construction, les actions jouissent d'un intérêt de 4 0/0.

Les assemblées générales ont lieu en avril. Elles se composent de tous les actionnaires; chaque membre a une voix pour 1 à 6 actions ; deux pour 7 à 15 ; trois pour 16 à 30 ; quatre pour 31 à 50 ; au delà, une voix pour chaque fois 25 actions, sans pouvoir dépasser cent voix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été, en 1859 jusqu'au 1er décembre, 370 à 420.

CHEMIN DE FER OUEST-SUISSE.

Siége social, à Lausanne. — Banquier à Paris, Crédit mobilier.

La concession a été accordée le 27 novembre 1852 pour quatre-vingt-dix neuf ans à partir du 8 juin 1852. Par convention du 2 avril 1856, le conseil du canton de Vaud a consenti à fournir une subvention de 2,250,000 fr. pour la section Lausanne-Villeneuve, et 1,200,000 fr. pour l'embranchement de Jougne. Indépendamment de ces subventions l'État accorde à ladite Compagnie les bois nécessaires pour construction et traverses de ces sections.

Tout le réseau de l'Ouest aura une étendue de 175 kil. et sera formé des sections suivantes : 1° de Versoix à Yverdun par Morges ; 2° d'Yverdun à Vaumarcus ; 3° de Morges à Bex, par Lausanne ; 4° l'embranchement de Jougne. De plus la Compagnie a obtenu la concession pour la section de 100 mètres de Bex à Saint-Maurice.

La section de Coppet à Yverdun par Lausanne, de 80 kil., est en exploitation depuis le 15 avril 1858 et se trouve prolongée, par l'ouverture, dès le 7 novembre 1859, de la section Yverdun-Vaumarcus, de 17 kil. Le 21 juin 1858, la Compagnie du chemin de fer de Lyon à Genève a livré à l'exploitation la section de Genève à Versoix, de 11 kil., en même temps a été ouvert le tronçon de Versoix à Coppet, de 2 kil. La Compagnie de Lyon à Genève ayant cédé à celle de Lausanne à Fribourg la section Genève-Versoix, s'est chargée de l'exploitation de la section de Genève à Coppet.

Le réseau de l'Ouest est donc aujourd'hui relié à Genève aux chemins de fer français, et il trouvera un second point de jonction avec ceux-ci à Jougne. A Vaumarcus il se reliera, par la ligne des Verrières, au Central-Suisse; à Lausanne, à la ligne Lausanne à Fribourg, et enfin à Saint-Maurice au chemin de fer du Simplon.

Il est vrai qu'une interruption existe encore entre les lignes des Verrières et celles du Central-Suisse; mais les difficultés qui s'étaient élevées entre la Compagnie de l'Ouest et le gouvernement de Berne, et qui avaient eu pour résultat de retarder l'exécution du tronçon de 12 kil. de Neuveville à Bienne, qui forme cette lacune, le long du lac de Bienne, sont aujourd'hui aplanies, et il n'est pas douteux que ces 12 kilom. ne soient rapidement construits. En attendant, les Compagnies suisses se sont entendues pour parer à l'inconvénient dont il s'agit, en organisant un service de navigation sur le lac de Bienne, pour le transport prompt et direct des voyageurs et des marchandises.

Le capital social se compose de :

40,000,000 fr. divisés en 80,000 actions de 500 fr. chacune, libérées de 450 fr. par l'appel de fonds du 30 novembre 1859, de 50 fr.; elles seront entièrement libérées à partir du 31 mai 1860. Elles portent 4 0/0 d'intérêt pendant la construction et 5 0/0 après l'achèvement des lignes. Les intérêts sont payables en mai et en novembre.

20,000,000 fr. divisés en 50,000 obligations portant 20 fr. d'intérêt, payables par semestre; elles ont été émises à 400 fr. et seront remboursables en quatre-vingt-dix-neuf ans, à raison de 500 fr. chacune.

Les résultats de l'exploitation ont été :

	Longueur exploitée. kilom.	Recettes.	Dépenses.
1856	46	493,092	384,611
1857	46	644,909	425,640
1858	80	1,254,000	817,000
1859 (3 trim.)	80	1,163,638	

La répartition des produits nets aura lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt et amortissement des obligations ; 2° 5 0/0 d'intérêt aux actions ; 3° une somme à déterminer à la caisse de retraite et à la réserve ; 4° le solde sera réparti aux actionnaires à titre de dividende.

Les assemblées générales ont lieu en juin ; elles se composent des propriétaires d'au moins 5 actions. Chaque membre a une voix pour 5 actions jusqu'à 10 actions ; de 10 à 100 actions une voix de plus par dizaine, et au delà de 100, une voix de plus par cinquantaine sans pouvoir excéder trente voix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été : en 1855, de 460 à 465 ; en 1856, de 410 à 630 ; en 1857, de 395 à 551,25 ; en 1858, de 395 à 470 ; en 1859 trois trimestres, 265 à 410.

UNION DES CHEMINS DE FER SUISSES.

Siége social à Saint-Gall. — Bureau à Paris, 17, rue Laffitte.

Le 14 avril 1857, il a été opéré une fusion entre la réunion financière (MM. J. de Rothschild, Bartholony et Dassier) et les Compagnies des chemins de fer Sud-Est, Saint-Gall, Glatthal et Chute du Rhin, prenant le nom : Union des chemins de fer suisses.

Durée de la concession, quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du 21 juillet 1856.

Les lignes des quatre Compagnies fusionnées vont : 1° de Rorschach à Winterthur ; 2° de Rorschach à Coire ; 3° de Sargans à Glaris, et 4° de Wesen à Wallisellen, formant un réseau de 275 kilom., qui est entièrement en exploitation depuis le 16 juillet 1859, date à partir de laquelle la section de Murg-Wesen, de 10 kilom., a été ouverte.

Le capital social se compose de :

32,500,000 fr. divisés en 65,000 actions de 500 chacune entièrement libérées ;

14,470,500 fr. divisés en 48,235 obligations émises à 300 fr. et remboursables à 500 fr. en quatre-vingt-dix ans (de 1860 à 1949), et portant 15 fr. d'intérêt. Ces obligations ont été délivrées aux actionnaires des anciennes Compagnies qui ont demandé la conversion de leurs titres.

5,500,000 fr. en obligations de 500 à 5,000 fr. à 5 0/0, émises par la Compagnie Saint-Gall;

300,000 fr. en obligations de 200 à 1,000 fr. à 4 1/2 0/0, émises par la Compagnie du Glattthal.

6,750,000 fr. en 25,000 obligations de 500 fr. à 15 fr. d'intérêt émises en 1859 à 270 fr. et remboursables en quatre-vingt-dix ans à partir du 1er juillet 1860 ;

8,100,000 fr. en obligations 5 0/0 et remboursables à 9 millions de francs en cinquante ans à partir du 1er janvier 1869.

De plus, l'assemblée générale vient de décider la création de 25,000 actions nouvelles, pour compléter la somme de 73,600,000 fr. jugée nécessaire pour l'achèvement du réseau ; le coût kilométrique sera donc de 270,000 fr.

Les résultats de l'exploitation ont été, pour 1857, sur un parcours moyen de 88 kilom., 1,690,880 fr., et les dépenses, 741,423 fr. ; pour 1858, sur un parcours moyen de 152 kilom. : recettes, 1,866,733 fr.; dépenses, 943,862 fr., et, en 1859, pour trois trimestres, de 2,204,514 fr.

Le bilan de 1858 indique qu'au 31 décembre 1858, la situation financière de la Compagnie était :

Recettes.	14,996,101 fr.
Dépenses.	17,820,254
Excédant des dépenses. . .	2,824,153
Le solde passif de 1857	598,257
Solde passif au 31 décembre 1858. .	3,422,410
Pour couvrir ce passif, la Compagnie avait encore à recevoir 50 fr. par action comme dernier versement, soit.	2,912,350
Déficit. . .	510,060 fr.

Suivant le même bilan, les dépenses totales, depuis la formation de la Compagnie, se sont élevées à 65,225,715 fr.

La répartition du produit net a lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt et amortissement des obligations; 2° 5 0/0 au fonds de réserve, dont le maximum est fixé à 1,000,000 fr.; 3° 4 0/0 d'intérêt aux actions, payables les 1er janvier et juillet; 4° le reste aux actionnaires sous titre de dividende

Les assemblées générales ont lieu en mai. Elles se composent de tous les actionnaires. Chaque membre a une voix pour 1 à 5 actions, deux pour 6 à 10, et une voix en plus pour chaque dizaine d'actions jusqu'à 100; au delà, une voix pour chaque centaine d'actions.

Les plus bas et les plus hauts cours des actions à la Bourse de Zurich ont été : en 1857, 400 à 490; en 1858, 392 1/2 à 440; en 1859, trois semestres, 120 à 405.

CHEMIN DE FER VICTOR-EMMANUEL.

Siége social à Chambéry. — Bureau à Paris, 48 *bis*, rue Basse-du-Rempart.

La concession du 25 mai 1853 a été faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans pour une étendue d'environ 230 kil. La ligne devait, en partant de Modane, aller par Montmeillan à Chambéry, où elle devait bifurquer, d'une part, vers Saint-Genis-d'Aoste, frontière française, et d'autre part, sur Aix-les-Bains et Annecy, vers la frontière du canton de Genève. Cette concession a été modifiée le 27 avril 1854, en autorisant la Compagnie à n'exécuter qu'un chemin de fer de 85 kil., d'Aix-les-Bains à Saint-Jean de Maurienne, en passant par Chambéry, sous la condition que cette section serait livrée à l'exploitation au plus tard à la fin de juin 1856, et que jusqu'au 31 décembre 1856 la Compagnie devrait faire connaître si elle était dans l'intention d'exécuter la ligne entière.

L'assemblée générale extraordinaire du 15 décembre 1856 a voté l'exécution de la ligne entière en acceptant le tracé modifié suivant les conventions avec l'État. De plus, elle a approuvé le rachat de la ligne de Suse à Turin, la fusion de celle de Turin à Novarre et au Tessin, et le traité passé avec l'État, concernant la section de 50 kil. entre Modane et Suse.

Quant à la ligne de Suse à Turin, elle se reliera au chemin Victor-Emmanuel à Suse, par la traversée du mont Cenis, et à Turin, à la ligne de Novare. Le gouvernement sarde, qui s'était réservé l'exploitation et la moitié des actions de la ligne de Suze, a cédé à la Compagnie Victor-Emmanuel cette exploitation et les 6,423 actions qui lui appartenaient, et il a concédé en même temps, à la Compagnie, son droit de rachat au pair des autres actions formant la seconde moitié du capital social de la Compagnie de Suse. Cette ligne a une longueur de 53 kil., exploités dès le 25 mars 1854.

Le traité de fusion avec la Compagnie du chemin de fer de Turin à Novare a été signé le 26 août 1856. Cette ligne a une longueur de 109 kil., dont 96 kil., de Turin à Novare, ont été livrés à l'exploitation le 22 juillet 1855, et les 13 kil., de Novare à la frontière lombarde, le 1er octobre 1857. De plus, la Compagnie avait passé des traités d'exploitation avec les Compagnies respectives des lignes de Bielle à Santhia, 30 kil., de Verceil à Casale, 23 kil., et de Chirasso à Ivrée, 36 kil. Ces traités d'exploitation sont reportés sur la Compagnie Victor-Emmanuel par l'acte de fusion qui porte que chaque action du chemin de fer de Novare sera changée en une action du chemin de fer Victor-Emmanuel, entièrement libérée et jouissant d'un intérêt de 4 1/2 0/0 garanti par le gouvernement, outre une prime de 120 fr. Les actionnaires qui en feront la demande, au lieu de cet échange, pourront recevoir pour une action du chemin de Novare, soit deux actions du Victor-Emmanuel libérées de 250 fr., ou une somme de 750 fr. payable à Turin, en numéraire, outre le dividende du semestre courant.

Enfin, le gouvernement sarde s'est chargé de la construction de la section de Suse à Modane, comprenant le tunnel du mont Cenis moyennant une subvention à fournir par la Compagnie et ne pouvant excéder la somme de 20 millions de francs Une garantie d'intérêt à 4 1/2 0/0 a été attribuée d'une manière spéciale à cette section pour être servie jusqu'à ce que l'ensemble du chemin Victor-Emmanuel, y compris cette section, donne au moins 6 0/0 aux actionnaires. Le tunnel de 12 kil. qui doit traverser le mont Cenis a été commencé le 30 août 1857. Attaqué des deux côtés à la fois, cet ouvrage d'art important doit être terminé en sept années. Les dépenses sont évaluées à 40 millions de francs. En attendant l'ouverture de ce tunnel, la Compagnie a établi entre Saint-Jean de Maurienne et Suse un service de diligences à grande vitesse, et de chariots pour les marchandises.

Le réseau ainsi composé ira de Culoz au Tessin, en passant par Chambéry, Saint-Jean de Maurienne, Modane, Suse, Turin et Novare, avec un embranchement du pont d'Ayton à Annecy ayant une étendue de 410 k., sur lesquels 214 kil. sont livrés à l'exploitation, savoir : le 15 décembre 1856, la section de 85 kil. d'Aix-les-Bains à Saint-Jean de Maurienne ; le 14 juin 1857, celle de Saint-Innocent à Aix-les-Bains, de 2 kil., et le 2 septembre 1858, celle de Culoz à Saint-Innocent, de 18 kil., soit ensemble 105 kil., qui, avec la ligne de Turin à Novare, de 109 kil., forment le parcours actuel de 214 kil. La Compagnie exploite de plus les lignes de Suse à Turin, 53 kil.; de Bielle à Santhia, 30 kil.; de Verceil à Casale, 23 kil., et de Chivassa à Ivrée, 36 kil.; mais les produits de ces quatre lignes n'entrent qu'en partie dans les recettes de la Compagnie Victor-Emmanuel. En effet, quoique la ligne de Suse à Turin fasse partie du réseau Victor-Emmanuel par suite du rachat et du remboursement des 6,423 actions qui appartenaient à l'État et dont il est parlé plus haut, l'autre moitié des actions n'étant pas encore rachetée, la Compagnie du Victor-Emmanuel doit partager avec les actionnaires de l'ancienne Compagnie le produit de la ligne de Suse. Enfin, les lignes de Bielle, Casale et Ivrée ne sont qu'exploitées par le Victor-Emmanuel pour compte desdites Compagnies, qui lui paient pour les frais d'exploitation une redevance déterminée.

Le capital social se compose de :

100,000,000 fr.	divisés en 200,000 actions de 500 fr. chacune entièrement libérées par l'appel de fonds de 50 fr. du 15 septembre 1859; elles jouissent d'un intérêt garanti de 4 1/2 0/0 payable en mai et novembre ;
4,480,000	en obligations émises par l'ancienne Compagnie de Novare ;
19,000,000	emprunt négocié à Londres en 1858 et remboursable en cinq ans.

Les résultats de l'exploitation ont été : du 15 octobre 1857 au 31 mai 1858, recette de 1,861,192 fr.; du 31 mai 1858 au 31 mai 1859, recette de 5,020,655 fr., dépenses 3,512,290 fr., et du 31 mai au 30 septembre 1859, recette de 3,140,631 fr.

La répartition du produit net a lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt et amortissement des obligations ; 2° intérêts et amortissement des actions ; 3° 3 0/0 à la réserve, dont le maximum est fixé à 1 million de fr.; 4° le reste aux actionnaires à titre de dividende.

Les exercices finissent le 31 mai. Les assemblées générales ont lieu en octobre ; elles se composent des propriétaires d'au moins 20 actions. Chaque membre a autant de voix que de fois 20 actions, sans que ce nombre puisse excéder dix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été : en 1854, de 425 à 470 ; en 1855, de 445 à 530 ; en 1856, de 500 à 695 ; en 1857, de 405 à 620 ; en 1858, de 397 1/2 à 520, et en 1859, trois trimestres de 315 à 425.

CHEMINS DE FER ROMAINS.

Siége social à Rome. — Bureau principal à Paris, 99, rue Richelieu.

La concession a été accordée le 16 août 1856 pour quatre-vingt-dix-neuf ans à partir du 20 avril 1856, pour la construction d'un réseau allant de Rome à Bologne par Ancône, de Bologne au Pô par Ferrare, et de Rome à Civita-Vecchia, 608 kilom., dont a été livrée à l'exploitation, le 16 avril 1859, la ligne de Rome à Civita-Vecchia, de 76 kil.

De plus l'assemblée générale du 15 juillet 1859 s'est prononcée pour la fusion avec la Compagnie Pio-Latina. Dès que cette fusion sera approuvée par le gouvernement pontifical, le réseau des chemins de fer romains sera augmenté de la ligne de Rome à Frascati et à la frontière napolitaine, et les actions de la Compagnie Pio-Latina seront échangées contre des actions des chemins de fer romains à raison de 5 pour 2.

Le capital social se composait de 85,000,000 fr. divisés en 170,000 actions de 500 fr., sur lesquelles 150 fr. étaient versés. L'assemblée générale du 25 août 1858 a décidé qu'un appel de fonds de 50 fr. serait fait, et que les actions libérées de 200 fr. seront doublées. On a donc donné pour 2 actions anciennes 1 action nouvelle de 500 fr. entièrement libérée, quoiqu'on n'ait versé que 400 fr.

Le nombre des actions, ainsi réduit à 85,000 actions, sera successivement reporté à 170,000 actions, dont 40,000 ont été émises le 16 octobre 1858

avec une commission de 2 0/0, soit à 408 fr. Le capital social se composera donc de

85,000,000 fr. divisés en 170,000 actions de 500 fr. qui, par le versement de 400 ou 408 fr., sont déclarées entièrement libérées; elles jouissent d'un intérêt de 25 fr. payables les 1er avril et novembre; elles sont remboursables à partir du 1er janvier 1880 à raison de 500 fr. chacune.

90,000,000 fr. divisés en 360,000 obligations souscrites par la maison Mirès et Ce, qui en a livré 70,000 à la souscription publique au prix de 250 fr. Ces obligations portent 15 fr. d'intérêt payables les 1er janvier et juillet, et elles sont remboursables en quatre-vingt-douze ans à partir de 1860.

Du reste le rapport de l'assemblée générale du 15 septembre 1859 n'étant aujourd'hui, 1er décembre, pas encore publié, nous ne donnons les énonciations précédentes que sous toutes réserves.

La répartition du produit net aura lieu dans l'ordre suivant : 1° intérêt et amortissement des obligations; 2° intérêt et amortissement des actions; 3° 5 0/0 au fonds de réserve, dont le maximum est fixé au vingtième du capital social; 4° 85 0/0 aux actionnaires à titre de dividende; 5° le reste, par moitié, aux fondateurs et administrateurs.

Les exercices finissent le 31 décembre.

Les assemblées générales à Paris ont lieu en mai; elles se composent des propriétaires d'au moins 50 actions. Chaque membre a autant de voix que de fois 50 actions, sans que chacun d'eux puisse réunir plus de dix voix.

Les plus bas et les plus hauts cours à la Bourse de Paris ont été, en 1857, de 475 à 580; en 1858, de 393 3/4 à 510, et en 1859 jusqu'au 1er décembre, 245 à 400.

La *ligne Pio-Latina*, de Rome à Frascati, de 20 kil., a été concédée le 24 février 1853 et livrée à l'exploitation le 15 mai 1856. Le 11 juin 1856 la Compagnie a obtenu la concession pour la construction d'une ligne qui se détachera au onzième kilomètre de la ligne de Rome à Frascati et se dirigera sur la frontière napolitaine, près Ceprano. Le gouvernement pontifical a accordé pour la seconde ligne une garantie d'un minimum de revenu de 1,620,000 fr. à partir de l'ouverture de la ligne jusqu'au 1er août 1910.

La durée de la concession est fixée jusqu'au 1er mars 1952.

Le capital social se compose de :

8,000,000 fr. divisés en 32,000 actions libérées de 250 fr.

16,000,000 fr. divisés en 32,000 actions de 500 fr., sur lesquelles il a été versé 200 fr.

CHEMIN DE FER FERDINAND.

Siége social à Florence; office à Paris, à la Banque générale suisse, 51, rue Taitbout.

La concession pour quatre-vingt-dix-neuf ans a été accordée le 27 septembre 1856 pour la construction d'un chemin de fer de Florence aux Etats romains par Arezzo, 120 kil., jouissant d'un revenu minimum de 1,008,000 fr. par an, garanti par le gouvernement toscan. Des marchés pour l'exécution complète du chemin et la fourniture du matériel ont été conclus pour 18,300,000 fr.

Le capital social se compose de :

20,000,000 fr. divisés en 40,000 actions de 500 fr. chacune, sur lesquelles 150 fr. ont été versés en souscrivant. Les actions jouissent d'un intérêt de 4 0/0.

Les exercices finissent le 31 décembre. La répartition du produit net a lieu dans l'ordre suivant : 1° 4 0/0 d'intérêt aux actions et une somme suffisante pour leur amortissement ; 2° 4 0/0 à la réserve, qui ne peut dépasser 500,000 fr.; 3° le reste aux actionnaires à titre de dividende.

Les assemblées générales ont lieu en mai ; elles se composent des propriétaires d'au moins 20 actions. Chaque membre a autant de voix que de fois 20 actions; toutefois nul n'en peut avoir plus de dix.

CHEMINS DE FER DE GALVESTON A HOUSTON ET HENDERSON.

Siége social à New-York, et à Paris, 6, rue de Hanovre.

La concession à perpétuité a été accordée en février 1853 par l'Etat du Texas pour un chemin de fer de Galveston à Houston et Henderson, ayant une étendue de 358 kilomètres 807 mètres, ou 223 milles anglais. La subvention accordée par l'Etat est de 2,283,520 acres de terre (930,000 hectares), soit par chaque mille construit, 10,240 acres ou 2,597 hectares par kilomètre. La Compagnie est mise en possession des terres un mois après la mise en exploitation d'une section du chemin de fer, à raison de 10,240 acres pour chaque mille construit. Toute la ligne est divisée en sections de 25 milles anglais, et tous les ans, au 1er novembre, la Compagnie doit livrer à l'exploitation une de ces sections. Si les travaux sont accomplis suivant les termes et les prescriptions de la loi, c'est-à-dire à raison de 25 milles par an, il sera fait annuellement à la Compagnie une délivrance de 256,000 acres. Le lot ainsi délivré forme un seul bloc pour chaque section ouverte. L'étendue soumise à l'arpentage doit présenter un parallélogramme régulier renfermant deux fois la superficie réclamée par la Compagnie. Ce parallélogramme est divisé en quadrilatères formant chacun un mille carré. L'Etat se réserve pour lui-même les carrés intercalés symétriquement avec ceux de la Compagnie. Il est bien entendu que le choix fait par la Compagnie doit s'opérer dans les districts de l'Etat entièrement disponibles.

Les dépenses prévues pour toute la ligne s'élèvent à 7,805,000 dollars ou 41,000,000 fr., à raison de 35,000 dollars par mille ou 115,289 francs par kilomètre.

Il est pourvu à la réalisation du capital par la création successive d'obligations hypothécaires sur le chemin de fer et sur les terres concédées. Les dépenses pour les trois premières sections de 75 milles sont évaluées à 2,625,000 dollars, et pour faire face à ces dépenses la Compagnie a émis en 1857 et 1858 26,250 obligations de 100 dollars (530 fr.), portant 8 dollars (42 fr. 40 c.) d'intérêt, payables en janvier et juillet, et remboursables à 110 dollars (583 fr.) en neuf années, à partir de 1860,

par tirage annuel. Chaque obligation, après versement intégral, a droit à une action gratuite de 40 dollars (212 fr.). Après le remboursement des obligations, les actionnaires restent propriétaires du chemin de fer et du surplus des terres, et c'est à partir de cette époque que leur jouissance commencera.

La première section a été livrée à l'exploitation le 30 avril 1857, à partir de Virginia-Point, sur une longueur de 25 milles dans la direction de Houston. Le 27 octobre 1857 a été ouverte la seconde section de 15 milles jusqu'à Harrisbourg, point de jonction avec le chemin de fer Buffalo-Bayou et Colorado, et de plus, le 25 novembre 1858, la section de 4 milles entre Harrisbourg et Houston.

Comme on l'assure, la section de Galveston à Virginia-Point, de 6 milles, sera livrée à l'exploitation le 1er décembre 1859, de sorte qu'alors il existerait une communication directe entre Galveston et Houston.

La répartition du produit net aura lieu dans l'ordre suivant : 1° les intérêts des obligations à 8 0/0 ; 2° l'amortissement des obligations désignées par les tirages annuels ; 3° l'excédant sera employé au remboursement par anticipation des obligations ; 4° après le remboursement intégral des obligations, les produits nets de la ligne et de la rente des terres seront partagés à raison de 90 0/0 pour les actionnaires, et de 10 0/0 pour les administrateurs.

CHEMIN DE FER ILLINOIS-CENTRAL.

Siége social à New-York. — Agents à Londres, MM. R. Benson et Ce.

L'acte d'incorporation de la ligne date du 10 février 1851.

Cette ligne va de Cairo à la Salle, 308 milles, avec un embranchement de la Salle à Dunleith, 146 milles, et un autre embranchement de Chicago à Centralia, de 250 milles, formant en tout un réseau de 704 milles ou 1,126 kilom. La ligne se relie à Sandoval avec la ligne Ohio-Mississipi conduisant de Saint-Louis à Vincennes ; à Decature, avec la ligne Great-Western conduisant à Springfield ; à Bloomington, avec la ligne Chicago-Mississipi conduisant de Chicago à Alton ; à la Salle, avec la ligne de Chicago-Rock-Island conduisant de Rock-Island à Chicago ; à Mendota, avec la ligne Central-Military-Tract conduisant de Galesburg à Chicago ; à Dixon,

avec l'Air-Line conduisant de Fulton à Chicago; à Freeport, avec la ligne Galena-Chicago conduisant de Galena à Chicago; à Pana, avec la ligne Terre-Haute-Alton, conduisant aux deux dites villes.

Tout le réseau est livré à l'exploitation depuis le 27 septembre 1856. Voici les dates de l'ouverture des diverses sections :

Ligne de Cairo à la Salle :		
Le 16 mai 1853, de la Salle à Bloomington . . .	60	milles.
14 mars 1854, de Blomington à Clinton . . .	23	—
18 octobre 1854, de Clinton à Decatur	22	—
22 novembre 1854, de Cairo à Sandoval . . .	118	—
1er janvier 1855, Sandoval à Decatur	85	—
Ligne de la Salle à Dunleith :		
14 novembre 1853, de Mendota à la Salle . .	16	—
9 janvier 1854, de Freeport à Warren. . .	25	—
11 septembre 1854, Warren à Scales-Mound .	14	—
30 octobre 1854, Scales-Mound à Galena. . .	12	—
1er février 1855, Mendota à Freeport	62	—
12 juin 1855, de Galena à Dunleith	17	—
Ligne de Chicago à Centralia :		
15 mai 1852, de Chicago à Calumet.	14	—
11 juin 1853, de Calumet à Kankakee	42	—
2 décembre 1853, de Kankakee à Spring-Creek	31	—
18 mai 1854, de Spring-Creek à Péra	22	—
24 juillet 1854, de Péra à Urbana.	20	—
25 juin 1856, de Urbana à Mattoon.	44	—
27 septembre 1856, de Mattoon à Centralia. .	77	—

Par acte du 20 septembre 1850, le congrès a fait don à la Compagnie de 2,595,000 acres de terre, située le long de la ligne à construire, en réservant à l'état illinois le septième du produit net résultant de l'exploitation du chemin de fer. Ici se produit encore un exemple frappant de la rapidité avec laquelle l'établissement des chemins de fer a augmenté la valeur de la propriété foncière dans les États-Unis. Avant la donation à la Compagnie de l'Illinois, l'État avait vainement offert ces mêmes terres à 1 dollar l'acre; en 1858, la Compagnie en a vendu 28,000 acres qui ont produit 1,116,369 dollars, soit 38 doll. 60 c. l'acre. Depuis huit ans, la valeur des terres appartenant à la Compagnie a donc augmenté de 1 doll. à 38 d. 60 c. l'acre.

Voici le résultat de la vente des terres à la fin de chaque année :

	Acres vendus.	Produit de la vente. dollars.	Prod. moyen par acre. dollars.
A la fin de 1855	528,863	5,598,577	10,50
— 1856	618,154	6,919,299	11,19
— 1857	1,200,734	15,363,767	12,80
— 1858	1,229,831	16,480,136	13,40
Reste à vendre.	1,365,166		

La quantité totale des terres reçues est divisée en trois lots, devant servir au remboursement des obligations créées ou à créer par la Compagnie, savoir :

2,000,000 acres	pr les	constructions-bonds	à 7 0/0	et remb. jusqu'à	1870.
345,000	—	freelands-bonds	à 7 0/0	—	1860
250,000	—	intérêts-bonds			

Afin de faciliter la vente des terres, la Compagnie a consenti à la vente à terme; jusqu'au 1er janvier 1859 elle avait reçu en espèces 2,289,580 dollars, de sorte qu'elle est créancière de la somme de 14,190,556 dollars La situation des trois espèces d'obligations est alors :

Constructions-bonds	2,000,000 acres	pour amortir	17,000,000 doll.
Ventes faites. . . .	871,448	—	11,056,548
A vendre.	1,128,552	—	5,943,452
Terres payées et bonds amortis.			927,000
Terres à payer.			10,129,548
Ventes faites.			11,056,548
Interest-fonds. . .	250,000 acres	pour amortir	353,921
Ventes faites. . . .	162,573	—	353,921
A vendre	87,427 acres.		
Freelands-bonds . .	345,000 acres	pour amortir	3,000,000
Ventes faites. . . .	195,813	—	2,780,087
A vendre	149,187	—	219,913
Terres payées et bonds amortis.			123,000
Terres à payer.			2,657,087
Ventes faites.			2,780,087

Cet exposé prouve que les obligations sont parfaitement garanties par les terres sur lesquelles elles sont hypothéquées; car, en ne supposant pas même une augmentation de leur valeur, les terres disponibles produiraient 18 1/2 millions de dollars, tandis qu'il n'y a que pour 6,163,363 dollars d'obligations qui ne sont pas encore couvertes par des ventes de terres.

La situation financière était au 1er janvier 1859 :

Actif.

Dépenses d'établissement.		23,726,240 doll.
Intérêts	8,099,683	
Perte sur 20,000,000 d. d'obligations	2,532,211	
	10,631,894	
A déduire : le produit net de l'exploitation et des terres vendues	4,848,601	5,783,293
Total.		29,509,533

Passif.

Capital-stock, 17,500,000 d. sur lesquels sont versés.	10,484,000
Constructions-bonds, déduction faite de l'amortissement.	16,073,000
Freelands-bonds	2,877,000
Total.	29,434,000

La valeur de la propriété de la Compagnie est donc :

La ligne et ses dépendances . .	23,726,240 dol.
Somme due sur la vente de terre.	13,140,556
Soit. . .	36,866,796

et 1,365,166 acres de terre non vendus.

Le capital-action est fixé à 25,500,000 doll. divisés en 255,000 actions de 100 dollars, mais 174,964 1/2 actions seulement ont été émises, sur lesquelles 60 doll. sont versés; le 27 mai 1859, il a été fait un appel de fonds de 40 dollars qui libéreront entièrement les actions. Celles-ci jouiront d'un intérêt de 7 0/0 qui plus tard se réunira avec le dividende à distribuer.

Les *freelands-bonds* étant remboursables en 1860, l'appel de fonds de 40 doll. est fait pour effectuer ce remboursement, et on reçoit à cette fin les freelands-bonds en paiement des 40 dollars appelés. Le surplus du produit de l'appel de fonds sera appliqué à l'amortissement des constructions-bonds.

Les résultats de l'exploitation ont été :

	Longueur exploitée. Milles.	Recettes. dollars.	Dépenses. dollars.	Recettes nettes. dollars.	Dividende et intérêts. 0/0
1853	307	694,419	643,173	51,246	7
1854	432	842,651	580,541	162,110	7
1855	627	1,532,188	969,896	562,292	7
1856	704	2,476,035	1,444,546	1,031,489	7
1857	704	2,357,203	1,791,231	565,972	7
1858	704	1,976,578	1.491,955	484,623	7

Les cours à la Bourse de New-York, dans les trois premiers trimestres 1859, ont été pour les actions de 62 à 67.

TABLE DES MATIÈRES

PAGES

Introduction et considérations générales 5
Actes officiels. Exposé des motifs..... 12
— Lois du 11 juin 1859..... 24
Division en réseau ancien et réseau nouveau des lignes concédées à chaque Compagnie de chemins de fer..... 29
Situation des chemins de fer français au 1er décembre 1859..... 50
Situation des chemins de fer de tous les pays du monde 54

Chemins de fer du Nord.

Tableau historique..... 58
Tirages au sort des actions et obligations..... 67
Actes officiels..... 70
Détail sur les trois lignes belges prises à bail par la Compagnie du Nord 77

Chemins de fer de l'Est.

Tableau historique..... 78
Tirages aux sort des actions et obligations 88
Actes officiels 95

Chemins de fer des Ardennes et Oise.

Tableau historique..... 80
Actes officiels..... 95

Chemins de fer de l'Ouest.

Tableau historique 116
Tirages au sort des obligations..... 130
Actes officiels..... 148

Chemins de fer de Paris à Orléans.

Tableau historique 160
Tirages au sort des actions et obligations..... 172
Actes officiels..... 176

PAGES

Chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Tableau historique 184
Tirages au sort des actions et obligations 202
Actes officiels 214

Chemin de fer de Lyon à Genève.

Tableau historique 186
Actes officiels 231

Chemins de fer du Dauphiné.

Tableau historique 184
Actes officiels 217

Chemins de fer du Midi.

Tableau historique 242
Tirages au sort des obligations 250
Actes officiels 251

Chemin de fer de Graissessac à Beziers.

Tableau historique 258
Tirage au sort des obligations 258

Chemin de fer de Bességes à Alais.

Tableau historique 259
Tirage au sort des obligations 259

Chemins de fer du Grand-Central.

Tableau historique 260

Recette kilométrique des chemins de fer français 265
Évaluation du produit des actions des compagnies des Ardennes, de Genève et du Dauphiné 266

Chemins de fer français fusionnés.

Alais à Beaucaire 184
Amiens à Boulogne 58
Avignon à Marseille 184
Blesme à Gray 78
Bordeaux à la Teste 242
Centre 160
Dieppe à Fécamp 107
Dijon à Besançon 186
Grand-Central 260
Grand'Combe et chemin du Gard 184
Loire 260
Lyon à Avignon 184
Lyon à la Méditerranée 186

PAGES

Montereau à Troyes 78
Montluçon à Moulins 260
Montpellier à Cette 184
Montpellier à Nimes 184
Mulhouse à Thann 78
Orléans à Bordeaux 160
Ouest ancien 106
Paris à Caen et Cherbourg 107
Paris à Lyon 186
Paris à Lyon par le Bourbonnais 186
Paris à Orléans et prolongements 160
Paris à Orsay 162
Paris à Rennes 106
Paris à Rouen 107
Paris à Saint-Germain 106
Paris à Sceaux 162
Paris à Strasbourg 78
Paris à Versailles, r. d. 106
Paris à Versailles, r. g. 106
Rhône-et-Loire 260
Rouen au Havre 107
Saint-Étienne à la Loire 260
Saint-Étienne à Lyon 260
Saint-Rambert à Grenoble 188
Salines de l'Est 186
Strasbourg à Bâle 78
Tours à Nantes 160

Chemins de fer étrangers.

Société autrichienne, I. R. P. des chemins de fer de l'Etat 268
Compagnie des chemins de fer du Sud de l'Autriche, du royaume Lombard-Vénitien et de l'Italie-Centrale 278
Chemins de fer de l'impératrice Elisabeth 287
— Est-Bavière 290
— Russes 291
— Guillaume-Luxembourg 293
Chemin de fer du Centre-Belge 295
— de Hainaut et Flandres 296
— de Lichtervelde à Furnes 277
Charleroi à Erquelines 77
Namur à Liége 77
Mons à Hautmont 77
Chemins de fer de Madrid à Saragosse et Alicante 298
— du Nord de l'Espagne 301
Chemin de fer de Cordoue à Séville 302
— de Séville à Xerès et de Puerto-Réal à Cadix 303
— de Barcelone à Saragosse 304
— Central-Suisse 305
— Franco-Suisse 307

PAGES

Chemin de fer de la ligne d'Italie par le Simplon. 308
— de Lausanne à Fribourg 309
— Nord-Est-Suisse.................................. 310
— Ouest-Suisse.................................... 312
Union des chemins de fer suisses.............................. 314
Chemins de fer Victor-Emmanuel............................... 316
— Romains 319
Chemin de fer Ferdinand 321
— de Galveston à Houston et Henderson................ 322
— Illinois-Central....................................... 322



PARIS. — IMPRIMERIE CENTRALE DES CHEMINS DE FER DE NAPOLÉON CHAIX ET Cᵉ, RUE BERGÈRE, 20. — 10264.


Princeton University Library
32101 066879303